

RESUMEN, Ò EXTRACTO DE LA COMPETENCIA DE LAS DOS CIUDADES DE SEVILLA, Y CADIZ, SOBRE LA POSSESSION, Ò REINTEGRACION DEL COMERCIO DE ESPAÑA, Y DE LA AMERICA, Y OTROS PUNTOS EXPUESTOS A LA MAGESTAD DEL Sr. REY LUIS I. EN SU REAL GAVINETE.

✠

RESPUESTA DEL EXC.mo Sr. MARQUES de Mirabàl, Gobernador del Consejo, al Memorial que diò Sevilla, por su Diputado el año de 1722. que de orden de S. M. se lo remitiò el Exc.mo Señor Marqués de Grimaldo, Secretario del Despacho Universal de Estado, y de que fue consequencia el Decreto de S. M. de 16. de Julio del mismo año, para que se formasse la Junta, que precediò, para el examen de tan grave assumpto.

EXCEL.mo SEÑOR.

HE visto con la mayor atencion este Memorial, que un Diputado de la Ciudad de Sevilla ha puesto en manos del Rey, y aunque lleno de Verdades solidas, y circunstancias dignas de la mayor atencion, nada dice, que Yo ignorasse; pues S. Mag. harà memoria, que en algunas ocasiones le he representado la importancia de este negocio, y quan de su Real Servicio es, examinarle, aunque para mi es tan claro, que todas las nieblas, con que la malicia ha procurado obscurecerle, no han podido apartarme de una Verdad tan constantemente cierta, como visible; y hago igualmente memoria, de haver dicho al Rey, conservaba en mi poder un Memorial impresso, que se diò en tiempos passados por un fiel Vassallo, en que hace manifiesto, quan conveniente es, no establecer Comercio en Cadiz, si continuarle en Sevilla, como siempre se executò, por la mayor conveniencia, y utilidad del Rey, y sus Vassallos;

pues

pues no se hallarà otra igual disposicion en todo el mundo, qual es la de Sevilla, con la comunicacion de su Rio al Puerto de San-Lucar; y lo que se pondera, como impedimento para su uso, que es la Canal, es en mi corto entender, el mayor apoyo para su conservacion, pues sobre no ser dificil de navegar, trae la conveniencia, de que à poca costa se defiende su entrada, y salida, lo que hace dueño al Rey de todo el Comercio: Passo este papel à V. Exc. para que lo haga presente à S. Mag. en el que se hallarà mui anticipadamente à la Representacion, que oy hace Sevilla, quanto esta expone, haciendose cargo de todas las dificultades, que las Naciones, y algunos no buenos Españoles han fomentado, para lograr los fines de sus particulares interesses.

La situacion de Cadiz, es una Isla rodeada de una Bahìa abierta, sin que el Cañon alcance à los Navios, y assi estos tienen puerta franca, para entrar, y salir siempre, que quieran, y con los Capitulos de Pazes, que han logrado sobre punto de Comercio, de no ser fondeados, se hace impossible evitar los fraudes: Es Ciudad de corto terreno, y no el bastante para un Comercio, que es el todo, como el que oy se ha establecido: Ciudad, que necessita, le entren todos los dias quantos mantenimientos consume, y ultimamente hasta el agua; y en estas circunstancias, se quiere persuadir, que en ella està mejor, que en otra parte, el todo de un tan vasto Comercio, como el que se hace con todas las Naciones, y las Indias! è igualmente se quiere persuadir, està mejor, y mas seguro el dinero, que qualquiera tiene, en la publicidad de la calle, que en el centro de su casa!

En tiempo del Señor Carlos Segundo, Tio de S. Mag. se le ofrecieron quatro millones de reales de à ocho, porque transfiriesse los Tribunales de la Contratacion, y Consulado, à Cadiz, y jamàs diò oidos à semejante proposicion; y si la cortedad de su vida, y achaques, que en ella padeciò, no le huvieran impedido la mayor atencion, y cuidado à sus interesses,

tereffes, y de fus Vaffallos, huviera reducido el Comercio al pie, que antes tuvo en Sevilla, y San-Lucar, pues no ha tantos años, que cessò efte curfo por la mala fe, con que los Generales de Flota, y Galeones obraron, por la que à algunos los vimos capitulados, y expueftos à padecer el ultimo fuplicio: pero la docilidad del Señor Carlos Segundo, con las circunftancias expreffadas, abriò la puerta à que muchos quedaffen confentidos, introduciendo fu malicia, con pretextos aparentes, la difculpa, texiendo con efta trama el eftablecimiento del Comercio en Cadiz, el que jamàs huvo; y tomando de efte principio, y de la Tabla de Indias, que alli fe eftableciò, han folicitado abforber el todo del Comercio, como lo han confeguido, transladandofe à Cadiz los dichos Tribunales de Contratacion, y Confulado: y ultimamente, para no dexar feña, ni memoria de lo que fuè, porque efta no excite la razon, que fiempre mantiene Sevilla, han intentado facar de ella las Elecciones de Prior, y Confules, queriendo reducir à la Ciudad mas Rica, mas Populofa, y mas Iluftre de la Europa, à un mifero monumento, que acredite lo caduco de las cofas humanas.

Eftoi cierto, que fi S. Mag. vè la una, y otra fituacion, no necefsitarà de tomar confejo, pues verà claro, quan apartados caminan de la Verdad, los que aconfejan, que el Comercio fe eftablezca en Cadiz; y cierto (como en otra ocafion exprefsè à S. Mag.) que la mejor prueba, el mejor informe, y la mas fegura noticia, es la expreffada; pues en fu Real vifta fe difsiparà la niebla, que con tanto arte, y engaño, fe ha levantado, para obfcurecer la mayor claridad: He oido deftinar Autor, que diò el confejo, y apoyò la idèa de la translacion de los dichos Tribunales de Contratacion, y Confulado à Cadiz; y fin detenerme en que fea, ò no, cierta efta noticia, nada celebrarìa tanto como el que fe defcubrieffe Autor feguro de efta opinion, fin que en èl concurra el interès de aquellos fraudes, que tiene por objecto

efta

esta opinion, pues, examinados sus fundamentos en concurso de otros, se verìa lo cierto, ò incierto de la Verdad, con que cada uno obra; y no me dilato en referir, quanto en esto tengo presente, porque en los expressados papeles, està dicho todo lo que conduce à este assumpto: reduciendo mi dictamen à que S. Mag. mande formar una Junta compuesta de Ministros, y hombres inteligentes, para que, examinando esta tan grave dependencia, representen al Rey, con expression de los fundamentos de su dictamen, lo que tuvieren por mas conveniente en un negocio, que le importa al Rey no menos, que sumas de Millones. Que es quanto en esto puedo decir à V. Exc. para que se sirva hacerlo presente à S. Mag.


ETENTA AñOS HA, CON POCA diferencia, que las dos Ciudades de Sevilla, y Cadiz compiten, y se disputan la possessión del Comercio de España, y de la America, representando alternativamente ya la una, ya la otra, à los pies de sus Reyes, en abono de sus pretensiones, el mayor resguardo, y augmento de los derechos, è interesses Reales, y beneficio general del publico de estos Reynos: las repetidas instancias de dos partes tan considerables, y la gravedad del assumpto, que proponen, que es el de las mayores importancias de lo interior de esta Monarchìa, ha ocasionado repetidas Juntas de los primeros Ministros, para examinar negocio tan grave, y ha producido varias consultas, informes, y pareceres, de que han resultado diferentes resoluciones de los gloriosos Predecessores de V. M. pero la que el año passado de 1717. tomò el Rey Padre nuestro Señor, de que se transladassen los Tribunales de la Contratacion, y Consulado à la Ciudad de Cadiz, sacandolos de la de Sevilla, donde se criaron, y permanecieron mas de dos siglos, diò nuevo, y mayor assumpto à esta Ciudad, para que renovasse sus representaciones, y esforzasse sus instancias, haciendo presentes à S. M. las consequencias lamentables, que necessariamente causarìa esta novedad à los Reales, y publicos interesses de esta Monarchìa: en consideracion de lo qual, mandò S. M. por Marzo de 1720. que Don Andrès de Pez, y Don Joseph Patiño expusiessen los motivos, que ocurrieron dicho año de 1717. para la translacion de la Casa de la Contratacion, y Consulado de Sevilla à Cadiz, y en vista de lo que expressò el uno, y el otro, se expidiò orden en 12. de Marzo del mismo año de 720. à Don Francisco de Varas, que se hallaba de Intendente de la Marina, y Presidente de la Casa, para que por Pilotos practicos, con assistencia de Ingenieros se sondeasse, y reconociesse la Barra, y Canal de San-Lucar, que se debe passar, para surgir al Puerto de Bonanza, observando, y notando, si es practicable à los Navios, que hacen la Carrera de Indias: Si para su resguardo es seguro el Puerto de Bonanza, con otros muchos

examenes, y que concluìdo el Sondèo, se diesse puntual, y demonstrativa noticia de todo lo observado à S. M.

En consequencia de esta Orden, el dicho Intendente (por no poder separarse de las atenciones al Real Servicio) subdelegò en su lugar al Comissario Ordenador de Marina Don Salvador de Olivares, y nombrò à los Ingenieros Don Alberto Miensòn, y Don Miguèl Sanchez Tamaràz, con la concurrencia de Diputados de las tres Ciudades Sevilla, San-Lucar, y Cadiz, y de dos Pilotos de Altura, y seis examinados, y Practicos de la Barra; todos los quales dieron principio al Sondèo en 20. de Junio de aquel mismo año, estando abalizada la Canal desde Galoneras hasta las dos Rizas (que es el largo que tiene) y lo continùaron los dias 21. y 22. de Julio; y no quedandoles la menor duda en la exactitud de la execucion, y experiencia, formò el Ingeniero en Gefe Don Alberto Miensòn un Mapa demonstrativo de las aguas, y margenes, con espacioso distrito de terreno â uno, y otro lado desde los Pozos de Chipiona, siguiendo la Barra, y Canal de San-Lucar, Puerto de Bonanza, y los tres brazos del Rio Guadalquivir hasta la Puente dicha de Triana, señalando con numeros colorados los codos de agua, que la Mar, y el Rio tienen en plenas mareas vivas, y con numeros negros los codos, que tienen en baxa marea escorada, con diferentes Planos, y Proyectos de Fortificaciones, Almacenes, y otras fabricas.

Acabado el Sondèo, suplicò Sevilla, que respecto de estàr concluido el reconocimiento mandado, se sirviesse S. M. ordenar, que se passasse à la comprobacion; y por segunda Real Orden se determinò, se executasse para despues de salida de Galeones: pero teniendo S. M. por conveniente, que hiciesse viage en ellos el dicho Ingeniero Miensòn, no se pudo efectuar esta diligencia: pero la Ciudad de Sevilla assegurada en la exactitud de lo actuado, continuò sus instancias, nombrando para ello un Diputado, que passasse à esta Corte, y representasse à S. M. nuevamente las peligrosas consequencias de la subsistencia del Comercio en Cadiz, y de resulta de esta representacion baxò un Decreto dirigido al Marquès de Mirabàl, Gobernador del Consejo, para que en su Possada se formasse una Junta, que havia de componerse del mismo Gobernador del Consejo, que debia presidir, de Don Andrès de Pez, del Conde de Torre-Hermosa, de Don Jacinto de Arana, de Don Diego de Roxas, de Don Francisco

cisco de Aperregui, de Don Miguèl Nuñez, de Don Joseph Patiño, y de Don Francisco de Varas, y por Secretario de ella Don Geronymo de Uztariz (quien despues mandò S. M. tuviesse voto en ella, como los demàs Ministros) para que teniendo presentes las razones, que motivaron la determinacion de mudar à Cadiz los Tribunales, las que representasse la Ciudad de Sevilla, el Mapa, y demàs papeles del Sondèo hecho el año de 1720. se viesse, y examinasse con la mayor reflexion el mencionado punto, y se consultasse à S. M. lo que se tuviesse por mas conveniente à su Real Servicio, y utilidad del Comercio: mandando assimismo S. M. assistiesse â la Junta el Diputado de Sevilla Marquès de Thoùs, y otro Diputado por la Ciudad de Cadiz, y cuerpo de su Comercio, para que los dos representassen igualmente todo lo que tuviessen que alegar.

En consequencia de esta resolucion se passaron al poder de Don Geronymo de Uztariz, assi los papeles, que sobre estos assumptos se hallaban en las Secretarias de Indias, como tambien el citado Mapa, los Planos, Proyectos, y todos los Autos, Informaciones, y Testimonios, que pertenecian al ultimo Sondèo, y à los antecedentes: y haviendo nombrado por su Diputado la Ciudad, y Comercio de Cadiz à Don Francisco Marcos Lopez de Villamil, y llegado este à la Corte, se convocò luego la Junta por la primera vez en 3. de Octubre de 1722. y se repitiò en los dias 8. 9. y 10. del mismo mes, en cuyas quatro sessiones se leyeron el referido Decreto de S. M. el Memorial presentado por Sevilla, y la Representacion, que en nombre del Comercio de Cadiz exhibiò su Diputado: y atendiendo à la gravedad de la materia, y à la variedad de las resoluciones tomadas sobre ella en diferentes tiempos, se acordò, que se imprimiesse todo, y se passassen los exemplares à cada uno de los Ministros de la Junta, para que con mas comprehension de la materia, reflexion, y madurez, pudiessen fundar, y formar su dictamen: lo qual se executò assi, y haviendo passado el tiempo, que pareciò competente, para que los Ministros se hallassen instruidos en el contenido de los expressados papeles, se volviò â convocar la Junta en 2. de Diciembre del mismo año, y teniendo presentes las instancias de las dos Ciudades, sobre que se debia votar, se convino en que las pretensiones de Sevilla se reducian à los cinco puntos siguientes.

Prime-

Primero: Que luego se manden restituir à Sevilla los Tribunales de la Contratacion, y Consulado, como en lo antiguo de su creacion, è instituto.

Segundo: Que se suprima la Aduana de Cadiz, quedando reducida à la sola facultad de registrar, y despachar los generos precisos, para el consumo interior de aquella Plaza; para que assi todos los Navios de Extrangeros, que por aquella parte hacen el Comercio con España (respecto de no passar, ni aun llegar â 500. toneladas) entren precisamente en San-Lucar, y sus efectos por el Rio Guadalquivir passen à despacharse à la Aduana de Sevilla, como el unico freno de los fraudes, igualando los derechos entre Naturales, y Extrangeros.

Tercero: Que à sus Cosecheros se vuelva el Privilegio del Tercio de Buque en las Flotas de Nueva-España, para el embarco de sus Frutos, y como lo gozaban antes de la Flota, que saliò en el año de 1720.

Quarto: Que se observen las Leyes del Reyno en lo respectivo à que los Extrangeros residan 20. leguas la tierra adentro distantes de la Mar.

Quinto: Y que no siendo necessarios para la Carrera de Indias Navios, que excedan de 50. Cañones, aunque ayan de servir de Capitanias, se mande, que de aqui adelante se fabriquen de este porte los que huvieren de ir, y venir à la America, y en haviendo los competentes, se use luego de la Canal de San-Lucar, como en lo antiguo.

La Representacion del Comercio de Cadiz se dirige, à que se mantengan en aquella Ciudad los Tribunales, el Juzgado, y Tabla de Indias; y à que la Canal de San-Lucar es impracticable absolutamente à los Navios del porte, que oy es indispensable se fabriquen; y mui peligrosa, y aventurada, para los que propone Sevilla, y aun para los de mucho menor porte.

Y hallandose todos de acuerdo en esta inteligencia, y teniendo bien presentes los fundamentos de las dos instancias, passaron à votar los 12. Ministros, y Diputados, que componian la Junta, y en los principales puntos de la instancia de Sevilla, se acordaron, y convinieron unanimes los ocho, que fueron el Gobernador del Consejo, el Conde de Torre-Hermosa, Don Diego de Roxas, Don Francisco de Aperregui, Don Miguèl Nuñez, Don Francisco de Varas, Don Geronymo de Uztariz, y el Diputado de Sevilla Marquès de Thoùs.

Los

Los quatro restantes, que fueron Don Andrès de Pez, Don Jacinto de Arana, Don Joseph Patiño, y el Diputado de Cadiz, se apartaron del voto, y acuerdo de los referidos ocho Ministros, aunque sin total uniformidad entre sì, y siguiendo el orden, con que votaron, empezando por los de menor graduacion, segun el estilo mas regular, expuso su voto el primero el Diputado de Cadiz, cuyos fundamentos, juntamente con los que expressaron en la Junta, y en sus votos separados los tres Ministros, que siguieron, y apoyaron su dictamen, son los siguientes.

A dos puntos reducen la materia propuesta: el primero, si se deben mantener en Cadiz, ò restituirse à Sevilla los Tribunales de Contratacion, y Consulado, la Tabla, y Juzgado de Indias.

El segundo: Si es navegable, ò no, la Canal de San-Lucar.

En orden al primero se alega, que los Tribunales de Contratacion, y Consulado son Cabeza del Comercio, y como tal, debe existir donde èl estuviere, con que hallandose en Cadiz el Comercio mayor, alli es mayor la necessidad de la Cabeza, como à quien toca precaver los daños de su cuerpo, dando las providencias promptas, segun ocurran las urgencias; porque es cosa monstruosa, que en una Ciudad se padezca el daño, y se aya de recurrir à otra veinte leguas distante por el remedio, aventurandose tal vez en esta dilacion el todo del Comercio, y de los Reales intereses: y preguntan â este proposito, què si Sevilla quiere como proprios estos Tribunales, y mira como preciso el que solo estèn situados en ella, por què razon à los despachos de Flotas, y Galeones passan à Cadiz Ministros de uno, y otro Tribunal? Pues si allì no se necessitan, à què vàn? Y si es alli donde deben exercer sus facultades; por què no han de residir alli? Y mas oy, que con el assiento de los Avisos, que annualmente despacha el Consulado, que son ocho, apenas se apresta uno, quando ya para el siguiente son necessarias nuevas providencias, que hacen precisa la indefectible assistencia de estos Ministros en Cadiz: debiendo no omitirse de passo, que con el assiento de estos Tribunales en Cadiz, se ha excusado al Comercio del considerable dispendio, que causaban con sus frequentes viages de ida, y vuelta.

Que

Que la mayor parte del Comercio ſe halla en Cadiz, ſe demueſtra facil, y evidentemente por los regiſtros de Flotas, y Galeones; pues montò en Cadiz el de la ultima Flota 418U793. peſos, quando el de Sevilla ſolo llegò à 44U560. Y en Galeones ſubieron los derechos de Cadiz à 135U487. peſos, y ſolo importaron los de Sevilla 15U950.

Que es mui gravoſo, y perjudicial el atraſſo, que los Comerciantes, los Capitanes de Navios, y demàs gente de Mar padecian en haver de paſſar à Sevilla à ſeguir ſus pleytos, y mui coſtoſo el conſeguirlo, con el grave inconveniente de abandonar ſus caudales, ſu Comercio, ſus Mercaderìas, ò ſus Navios, por ir à buſcar los Tribunales 20. leguas tierra à dentro.

Que los Tribunales de Contratacion, y Conſulado ſe criaron, y eſtablecieron en Sevilla, porque entonces reſidia en aquella Ciudad el mayor numero, y golpe del Comercio, en cuyo apoyo cita â Don Joſeph de Beytia; y ſi entonces fue poderoſa eſtà razon, para plantificarlos en Sevilla, por què oy en las miſmas circunſtancias no lo ſerà, para que ſe mantengan en Cadiz? Y puedan alli cumplir con el fin de ſu inſtituto, y no eſtèn ocioſos, como les ſucedia en Sevilla; porque como es en Cadiz donde ſe trata de las compras, Carenas, baſtimentos, y demàs apreſtos de Baxeles, de Paga de Soldados, y de todo lo que ocurre en la entrada, y ſalida de Flotas, Galeones, y Navios ſueltos, ſolo tenia uſo la authoridad de aquellos Tribunales en el Miniſtro, que reſidia en Cadiz, quedando los demàs ſin manejo alguno en Sevilla.

Por todo lo qual, aun en el caſo de poder entrar, y ſalir las Armadas en Bonanza, no es conſiguiente, ni juſtificada la inſtancia de Sevilla; pues deberìan entonces reſidir en San-Lucar los Tribunales, ſiendo como es inſeparable ſu aſsiſtencia de los Puertos, donde ſe reciben los Navios.

Que eſta neceſsidad ſe ha tenido preſente entre todas las Naciones, para el eſtablecimiento de ſus Conſulados; pues ſe ſabe, que en Francia qualquier Puerto, que ſea navegable, tiene eſte Tribunal, para que conozca promptamente de los caſos, que en ellos ocurren, y no experimenten atraſſo los Navegantes en las providencias; y eſto miſmo ſe acredita en Genova, Venecia, Smyrna, Liorna, Napoles, Roterdam, Lisboa, Dumquerque, Stocolmo, Copenhague, y otros que citan, en los quales reſi-

den

den precisamente los Consulados; y en España se practica lo mismo en Bilvao, Malaga, y Barcelona, como tambien en la America, donde el Consulado de Lima reside media legua del Callao, que es donde anclan los Navios, y si en Nueva-España reside en Mexico, es, por tener aquel Reyno todo su Comercio interior, siendo en èl prohibido comerciar por la Mar, y principalmente por no tener que intervenir en aprestos de Baxeles, como sucede à los Oficios de la Armada de Barlovento, que como deben apromptar Navios, estàn sus Oficinas à la vista de la Mar; todo lo qùal demuestra, quanto es voluntaria, y poco razonable la pretension de Sevilla en este punto; pues si en todas partes de Europa, y America residen precisamente los expressados Tribunales donde es el despacho de los Navios, y el golpe del Comercio; por què razon carecerà Cadiz de esta ventaja, siendo el compendio del trafico de America, y Europa?

Y porque se trata como novedad la residencia de semejantes Tribunales en Cadiz, se alega una Real Cedula de la Señora Reyna Doña Juana, con la qual pretenden manifestar, que muchos años antes, que en Sevilla se erigiesse èl Consulado, havia ya en Cadiz Tabla, y Juzgado de Indias.

Que la objeccion de ser Cadiz Plaza de Armas, expuesta à todos los insultos de las Naciones enemigas, se convence de imaginaria con la experiencia del año de 1702. en que unidas las fuerzas maritimas, y terrestres de làs mayores Potencias de Europa, conspiraron al ataque, y possessión de aquella Plaza, sin haver logrado otro fruto, que el de perder aquella Campaña, con escarmiento, y desengaño de la imposibilidad de la empressa; à que añaden, que mucho mas expuesta, y aventurada se halla Sevilla à ser sorprendida por la parte de Portugal.

Que haviendo tenido S. M. por conveniente la union de los dos empleos de Intendente General de Marina, y Presidente de la Contratacion, fue indispensable, passassen à residir estos Tribunales donde necessariamente havia de asistir su Cabeza, y Superior.

Que nunca estuvieron estos Tribunales en Sevilla tan à satisfaccion del Comercio, como se pretende, segun se manifiesta por las repetidas quexas, que se hacian à S. M. y se havian hecho à su Predecessor de lo executivo de sus repartimientos, haviendo dado motivo el excesso de haver sacado 500ꝟ. pesos à

sola

ſola la Nacion Franceſa, à que el glorioſo Biſabuelo de V. M. Luis el Grande, embiaſſe una Eſquadra ſobre Cadiz, por cuyo terror reſtituyò à los Franceſes el Conſulado de Sevilla lo que les havia extrahido.

Que eſte deſorden no puede ſuceder oy en Cadiz, pues dà ſu Conſulado cada año las quentas à V. M. y conſta à todos los Comerciantes lo que ſe reparte, y el methodo de la comparticion.

Que el argumento de haverſe conſervado los dichos Tribunales en Sevilla por eſpacio de 40. años, que han entrado, y ſalido de Cadiz Flotas, y Galeones ſin intermiſion, es inſubſtancial, porquè quien puede negar, que el tiempo, y la experiencia deſcubre, y enſeña los daños, que los hombres mas prudentes jamàs pueden prevèr, por nueſtra limitada comprehenſion, como ſe ha experimentado en los inconvenientes, y atraſſos, que en todo aquel tiempo padeciò el Comercio, por aquella ſeparacion violenta de ſus Tribunales.

Que no ſon adequados los exemplos, que ſe proponen de otras Ciudades de Europa, para tener por conveniente dicha ſeparacion; pues aunque ſea verdad, que en Londres, Ambſterdan, y Hamburgo reſiden los Conſulados, ſiendo aſsi que los Navios dàn fondo en las Dunas, y Texèl reſpectivamente, no debe mirarſe eſta deſunion, como providencia, quando conſta ſer neceſsidad, â que obliga la mala ſituacion de ſus Puertos, que ni aun pueden bien llamarſe tales, porque las Dunas ſon unas rocas en que termina el Mar; y Texèl es la entrada de un Rio, que deſemboca en Ambſterdan, y tan tormentoſo, que les es preciſo à los Navios ſubìr al miſmo Puerto, para reſguardarſe de los temporales; para que ſe vea la grande diſparidad, que tienen con Cadiz.

Que es coſa cruel, ſe haga empeño publico el deſpojar à los Vaſſallos de V. M. del beneficio, que ſe concede à los Extrangeros de todas Naciones, las quales tienen ſus Conſules en los Puertos de Eſpaña, y particularmente en Cadiz, para que miren por las importancias de los ſuyos, y ocurran promptamente à ſus urgencias, y ſe quiere que los Eſpañoles carezcan de tal recurſo, preciſando à lo general del Comercio, à que lo tenga tan diſtante, de ſuerte, que Sevilla tiene por preciſa la reſidencia en ſì de los Tribunales para veinte Caſas de Negocios, que

que seràn las suyas; contemplandolos improprios en Cadiz para mas de 200. que se pueden nominar.

Que los atrassos de Sevilla en sus Fabricas, y en su Comercio, no se atribuyen debidamente à la translacion de los Tribunales, quando ha mas de un siglo, que lo experimenta, y esta mudanza es de aora 6. años.

Fundandose en todo lo expressado, para concluir, se debe mantener la resolucion tomada el año de 1717. para que residan en Cadiz los Tribunales de la Contratacion, y Consulado.

Don Jacinto de Arana en esta parte es voto singular, porque aunque conviene con los otros tres, en que no se deben restituir à Sevilla los Tribunales, se aparta de ellos, en quanto resuelve, y concluye votando, que no se haga novedad en lo resuelto: pero con la calidad, de que han de residir en Puerto-Real, porque puedan estàr libres de la confusion de Cadiz; respecto de lo qual, solos tres votos se acordaron en la permanencia de los Tribunales en Cadiz, que fueron Don Andrès de Pez, Don Joseph Patiño, y el Diputado de aquella Ciudad.

En el segundo punto se propone, si es navegable la Canal de San-Lucar, y capaz, de que por ella entren, y salgan las Flotas, Galeones, y demàs Navios sueltos, assi de Naturales, como de Extrangeros, que llegassen à comerciar por Andalucia; de suerte, que unos, y otros abandonando la Bahìa de Cadiz, ayan de surgir en el Puerto de Bonanza.

Este punto se considera por estos quatro votos, como fundamento del antecedente; porque Don Andrès de Pez, Don Joseph Patiño, y Don Jacinto de Arana, siguiendo en todo el parecer, que diò el año de 1701. Don Manuel Garcia de Bustamante, suponen por evidente, que estando el Comercio en Sevilla, como por lo passado, y entrando, y saliendo en el Puerto de Bonanza Galeones, Flotas, y demàs Navios, se evitarian los grandes, y continuos fraudes, y extracciones, que en la Bahìa de Cadiz se cometen, por la commodidad, y facilidad, que ofrece su situacion, y dilatacion, y que no solo se lograrian las ventajas, que pondera Sevilla, si no es otras muchas, y de mayor consequencia: pero que se impossibilita este beneficio, por no ser practicable la Canal de San-Lucar, para tomar el Puerto de Bonanza, como se convence por los fundamentos siguientes.

Lo primero, que se propone, para hacer mas compre-

hensible el peligro, y la dificultad, que se halla en la entrada del Puerto de Bonanza, es un plano, ò descripcion de la Barra, y Canal de San-Lucar, sacada, segun pretenden, por los Sondèos del año de 1672. y del de 1702.

Viniendo de Mar en fuera en demanda de esta Barra, se encuentra lo primero un baxo todo de piedras, y descubierto, llamado de Salmedina, y à su parte de tierra està otro baxo, que llaman el Perro, entre los quales solo Barcos pueden passar.

Al Nordeste de Salmedina se halla otro baxo tambien de piedra, llamado el Picacho, y mas adentro està un baxo, que coge toda la embocadura de la Barra, al qual tienen dados diversos nombres, segun las canales, en que se divide, de las quales la mas immediata à la parte de San-Lucar tiene el fondo duro, y de aqui corre al Leste hasta la punta del baxo de la Riza, que es todo de piedra hasta la tierra, y Baluarte, que llaman del Puntal, el qual banco todo se nombra de las Rizas.

En esta Canal nunca passa el agua de treze codos, sino es tal vez con la agitacion de las mareas, en lo qual no debe assegurarse el buen Marinero, por ser accidental.

Al Norte de la Canal del Sur està otro banco, que llaman, de Juan Pul, cuyo fondo es lo mas cierto ser de piedra, al Norte de este banco se supone otra Canal, que llaman la nueva, donde no ay que buscar mas, que doce codos de agua: al Norte de esta se halla otro banco con diez de agua, è immediatamente suponen otra Canal, que dicen del Norte.

Ay otro baxo en medio de la Canal, y peligroso, que llaman de las tres Piedras, y mas adentro al Sueste de èl se encuentra otro baxo tambien de piedras, nombrado la Rizeta.

Passada la Rizeta, no ay peligro alguno hasta el surgidero de Bonanza, donde quedan bien anclados los Navios, porque es todo hondable, y de buen tenazon.

Que el fondo de esta Barra en su mayor parte es de piedra, ò de mui duro fundamento; pues aunque se encuentra algun lodo, y arena en algunas partes de ella, es, porque la fuerza de las corrientes vâ llenando de esta materia las concavidades, que tiene la Barra en la superficie, y nivelandola al modo, que sucede en las calles, quando se cubren de arena, la qual llenando los huecos de entre las piedras, và dexando el terreno igual: pero en quitando aquella capa de arena, se reconoce ser de pie-

dras el fundamento, lo que dicen, se manifiesta claramente en lo immutable de aquel fondo, en el qual siempre se ha reconocido el mismo caudal de agua, sin embargo de la rapidez de sus corrientes.

Que la embocadura de la Canal tiene tal aspecto, y està en tal disposicion, que qualquier Navio, para entrar por ella, necessita precisamente tres circunstancias, que son, viento favorable, la marèa creciente, â lo menos los dos tercios, y el tiempo claro, para vèr las marèas de la tierra, y guiarse por ellas, para buscar las embocaduras de las canales, y faltando alguna de estas circunstancias, se imposibilita la entrada, y es forzoso à los Navios dàr fondo en los Pozos, que llaman de Chipiona, hasta lograr la coyuntura de los tres casos dichos, pues son inutiles unos, sin otros, porque quando los vientos son punteros à la bolina, que llaman escasos, entonces vence al curso, que lleva el Navio con el viento la fuerza de las corrientes, y se expone â evidente peligro.

Que en el sitio de los referidos Pozos de Chipiona, en llegando el viento al Suduoeste, no tienen los Navios mas abrigo, que la boya del ancla, y todos los vientos hasta el Noruesste le son travesias, que son los de mayor riesgo; y si por accidente forzado el tiempo le faltare el cable, ò le garrare el Ancla, antes de dâr fondo con la segunda, quedarìa la popa en los viriles del banco de Galoneras, y de las dos Rizas, lo que serìa del mayor conflicto, aun siendo de un solo Baxel: pero si llegassen tantos juntos, como componen unos Galeones, ò una Flota, què lugar se harian en tan corto distrito?

Que este parage, ademàs de estàr sin abrigo alguno para los vientos, està totalmente expuesto à los insultos de los enemigos.

Que la distancia de la Canal es de media legua, y en la linea de su longitud hace diversas rebueltas, y tornos, que, para tomarse, es necessario al Navio, que và entrando, mudar frequentemente la direccion de su movimiento, lo que es summamente aventurado por la estrechez de la Canal, que no passa en largos trechos de ella de dos anchos de Navio, lo que impide absolutamente al Baxel el poder dàr bordos, y si calma el viento, ò pica contrario, es inevitable el naufragio, porque la solidez del fondo de la Barra no permite à las Anclas agarradero.

Des-

Despues de haver dado una idèa tan poco ventajosa de la Canal, passan à examinar el Sondèo executado el año de 1720. que dicen, es el que ha dado motivo à las presentes dudas, siendo asi, que lo tienen estos quatro votos por un examen tan poco authorizado, y legal, que se funda solo en unas relaciones executadas por seis Barqueros, que asseguran ser Pilotos de la Barra, pero que no saben firmar, como lo testifica la misma relacion.

Que este Sondèo nunca llegò à comprobarse, y que Alonso Lopez, y Marcos Blanco, Pilotos de Altura, que se dice asistieron, tampoco firmaron; por todo lo qual, se manifiesta ser poco fiel este reconocimiento, nada exacto el plano, sospechosas las relaciones, y de mala fè todo lo executado, y se pretende con este testimonio notoriamente nulo, y criminal, desvanecer, y desacreditar todo lo actuado antecedentemente con tanta solemnidad, y asistencia de los mas inteligentes, y authorizados Ministros de la Marina de España, en fuerza de cuyos dictamenes ha cerca de 50. años, que entrán, y salen en la Bahìa de Cadiz las Armadas de V. M.

Reducen despues à quatro puntos la materia para cotejar lo que sintieron de la Barra los antiguos, còn lo que asseguran de ella los del Sondèo del año de 720. y representar la diferencia, que ay de unos à otros.

Primero: Los antiguos asseguraron, que la costa no tenia seguridad alguna, para resguardarse de temporales, ni de enemigos, y que los seis Barqueros del año de 1720. dàn por assentado, que qualquier Navio podrà solo con un Ancla afianzarse en los Pozos de Chipiona, y que en los proyectos se propone dàr facil providencia al resguardo de enemigos.

Segundo: Los antiguos declararon, que la mayor elevacion de las aguas de la Barra en plea mar de conjuncion, y oposicion de Luna, no passa de 13. codos largos, y en el Sondèo de 1720. se expressa que el fondo de la Barra en plea mar llega à 14. codos y medio por lo mas baxo.

Tercero: En los Sondèos primitivos, incluyendo el del año de 1702. se declara ser de piedra el fondo de la Barra, y oy dicen los del año de 1720. que es de greda, arena, y cascajo.

Quarto: Y ultimamente, en los varios reconocimientos antecedentemente hechos de esta Canal, se assegura, que su latitud,

titud, es à largos trechos de solo dos anchos de Navio, y los del ultimo citado Sondèo la hacen tan ancha, y capaz, que si al Navio, que và entrando, le escasea el viento, podrà barloventear, y finalmente, que es capàz de que la naveguen Baxeles de 60. à 70. Cañones.

Fundado Don Andrès de Pez en este cotejo, fue de parecer, que se diesse orden à los Galeones, que entonces se esperaban, para que entrassen en el Puerto de Bonanza, pues siendo cierto lo que con tanto empeño se authorizaba por Sevilla del Sondèo del año de 720. y no passando aquellos Navios de 64. Cañones podian salir, y entrar mui bien sobre los pretendidos 14. codos y medio de agua: pero afianzase aquella Ciudad las vidas, thesoros, y Navios, que fracasassen, como fomentadora de semejante novedad, à lo que hace relacion el Diputado del Comercio de Cadiz, quando dice, que la entrada, y salida de Galeones, y Flotas por la Barra, es empeño tan tremendo, que si à Sevilla se le mandasse assegurar el importe de un solo Navio de linea cargado, se apartaria luego de su intento.

Ponderase despues la oportuna situacion de Cadiz, en cuya Bahìa no ay hora, estacion, ni tiempo, en que con todos vientos no entren à surgir Armadas enteras, siendo digno de expressarse, para comprobacion, lo que se experimentò con los Galeones del cargo de Don Diego de Ibarra, que haviendo arribado de noche, y con temporal, sin haver sido vistos el dia antes, se hallaron todos al amanecer del siguiente surtos, y anclados dentro de la Bahìa, los quales huvieran perecido entre los baxos peligrosos de la Barra.

Que algunos casos, que se proponen de Navios, que naufragaron al salir, ò entrar en la Bahìa, no deben desacreditarla en manera alguna; pues sucedieron unos por la impericia de los Pilotos, y otros por lo extraordinario del furor de los temporales, en cuyos casos no ay en parte alguna seguridad, ni resguardo.

Pero que las innumerables fatalidades sucedidas en la Barra de San-Lucar han procedido siempre de sus mismos azàres ya expressados, y de su poca agua, incapàz de que floten en ella sin peligro aun Baxeles de mui mediano porte; pues assegura el Theniente General Gastañeta, que viò entrar una Urqueta por la Barra, y que observò havia tocado dos veces, siendo asi, que

solo pescaba siete codos de agua, lo qual sucediò; por lo que la Mar estando alterada ocasionaba en su arseo; pues passaba muchas veces de tres codos.

Que todas las dificultades expressadas, para entrar en la Barra, son mucho mayores, y peligrosa para salir por ella, pues no se puede lograr sin vientos precisos, que solo reynan en los meses de Invierno, en cuya estacion no pueden salir Flotas, ni Galeones.

Que para salir, es necessaria mayor profundidad de agua, porque se sale contra el curso de la marèa, y los Navios vàn mucho mas cargados siempre de España, aunque no se lés considerasse otro excesso, que el de los bastimentos, y aguadas; que llevan en ser, para tan dilatado viage, que traen consumidos de vuelta, por lo qual los Pilotos consultados por el General Principe de Monte-Sarcho, con el motivo de los cinco Galeones fabricados en los Passages, respondieron, que no se atrevian à entrar por la Barra Baxel, que sondeasse mas de diez codos y medio, ni à sacarlo, en passando de diez.

Que siendo, como es, de piedra el fondo de la Canal, no se puede esperar, que la industria humana pueda remediarlo, lo que se experimentò ya en un gran Muelle de 450. pies con la esperanza de levar por este medio las aguas sobre la Barra, lo que saliò infructuoso, y antes la puso de peor calidad, pues estrechadas làs aguas, se hizo mas rapida la corriente, sin conseguir la elevacion.

Que el querer, como se pretende, proporcionar los Baxeles al fondo de la Canal, fabricandolos de menos porte, tiene gravissimos inconvenientes, por que, como demuestra Don Antonio de Gastañeta en su tratado de Construccion de Baxeles, aprobado por S. M. los Navios deben ser de linea, y tamaño correspondiente à los que usan oy las demàs Naciones, para que sean capaces de prestar el costado, despreciar los insultos de los menores, y disputar su entrega contra los mayores, ò iguales.

Que su buque para el transito de la America debe ser correspondiente al dispendio de sus aprestos, el que no puede afianzarse siendo pequeño; pues haviendose de aplicar la tercera, ò quarta parte el transporte de Frutos, y Caldos, que producen mui tenue utilidad, serìa impossibilitar à los Comerciantes de tener Navios: en consideracion de tòdo lo qual, ha sido preciso alte-

alterar las medidas ; y fabricarlos mucho mayores ; que en lo antiguo, y aun entonces, ſiendo de menor porte, era tan formidable à los intereſſados el corto tranſito de la Barra, que no mereciendoles cuidado el dilatado viage de quatro mil leguas de ida, y vuelta, ni la entrada, y ſalida en los Puertos de la America, ſiendo tan peligroſos, dexaban paſſar todo eſto por ſu quenta, y ſolo ſe ſalvaba en las Eſcripturas de rieſgo el paſſo de la Barra, teniendolo por mas aventurado, que junto todo lo referido.

Que el inconveniente de los fraudes tan ponderado por Sevilla, menos ſe puede remediar en el Puerto de Bonanza, que en la Bahìa de Cadiz, porque toda la extenſion de eſta ſe reduce à quatro leguas en quadro, y el Puerto de Bonanza, y Rio de Sevilla teniendo diez y ſiete leguas de coſta, componen treinta y quatro en ſus dos margenes, con muchos tornos, y caños, que brindan la mayor oportunidad à la codicia de los Contravandiſtas.

Que lo que Sevilla calumnia à Cadiz, de que la mayor parte de ſu vecindario no tiene fundamento de verdad, pues conſta por los Padrones, que todas las Naciones, que allì habitan, no exceden del quinto.

Que por Real Cedula de 12. de Febrero de 1722. mandò S. M. que à los Eſpañoles originarios de eſtos Reynos ſe les toleraſſe, y diſsimulaſſe la admiſsion, y embarque de qualeſquier Conſignaciones Extrangeras, por la impoſsilidad, que ſe encuentra al preſente en obſervar las leyes, que lo prohiben, que es en lo que ſe funda todo el auxilio, que Sevilla encarece, ſe les dà à los Extrangeros de Cadiz, quando por el contrario ſe deberìa conſiderar, que ſiendo eſta una Plaza de Armas tan formidable, ſe tiene alli à los Extrangeros contenidos, y obedientes, eſtando à la viſta de una tan crecida guarnicion.

Que es à lo que ſe reducen las razones, en que ſe fundan los referidos quatro votos, para concluir votando, que es impracticable abſolutamente la Canal de San Lucar, para los Navios de porte, que oy neceſsitan, y ſummamente aventurada, y peligroſa para otros menores, por lo qual, ſe conformaron en el punto, de que ſe debe mantener en Cadiz la Tabla, y Juzgado de Indias, y declararlos por Puerto franco para la entrada, y ſalida de Flotas, Galeones, y demàs Navios ; pues no ay otra

Ciudad

Ciudad, donde se encuentren las circunstancias, que en ella concurren, de facil entrada, seguridad de Puntales, que forman un Puerto cerrado en la estrechez de sus caños, en el resguardo de sus Castillos, y en el abrigo de los vientos: siendo al mismo tiempo una atalaya, para las noticias de Mar afuera, y una Plaza murada, y fortificada, con admiracion, y assombro de las Naciones todas, para total seguridad, y resguardo de los thesoros de V. M.

Sobre la internacion de los Extrangeros 20. leguas la tierra à dentro prescripta por la Ley *66.* titulo 4. de la Recopilacion de Indias, alegada por Sevilla, responden, que esta Ley solo trata de los Extrangeros, que, viniendo â poblar à estos Reynos, pueden, y quieren gozar de las franquicias: pero no habla de los Comerciantes transeuntes, ò que solo tienen la mira del Comercio, cuya residencia en los Puertos està authorizada por los capitulos de Pazes estipulados por S. M.

No obstante todo lo expressado à favor de las pretensiones del Comercio, y Ciudad de Cadiz, declarò la Junta ser enteramente justificadas las instancias de Sevilla, y las que debia V. M. atender, para assegurar el total resguardo de sus derechos, è interesses, y hacer florecer el Comercio de España, fundandose para esto en las razones, que expusieron en la Junta los Ministros conformes, y expressaron despues en sus votos separados, cuyos fundamentos, para mayor distincion, se pueden reducir à tres classes.

En la primera, se trata de impugnar, y desvanecer las razones esforzadas por Cadiz.

En la segunda, se proponen los inconvenientes, que ay en la subsistencia de los Tribunales, y Comercio en esta Plaza, y en el uso de su Bahìa.

Y en la tercera, las utilidades, que se asseguran con su restitucion à Sevilla.

La Ciudad de Cadiz en su Representacion, y el Diputado de ella en su voto, se apartan de lo fundamental de las pretensiones de Sevilla, cuya instancia tiene por fin principal, la internacion del Comercio, por lo qual no se tienen por apropósito las razones del mayor numero de Comerciantes, que se alegan para la subsistencia de los Tribunales en Cadiz; pues aun quando este excesso se verificasse, oy se trata principalmente de que

no

no subsista alli, por lo perjudicial, que es à los interesses del Rey, y del publico de España: pero que además de no ser del caso, pues no puede alegarse por prueba lo mismo, que se està oy disputando, no es cierto tampoco lo que se supone por evidente, porque el numero de Comerciantes en Cadiz no solo no es mayor, pero es mucho menor, que en Sevilla, como se manifiesta practicamente por las Juntas de Comercio, que de orden de S. M. se han convocado los ultimos años en estas dos Ciudades; pues en Cadiz no han passado sus individuos de 26. al mismo tiempo, que en Sevilla han llegado à 100. y con la gran diferencia, de que estos se hallan mejor fundamentados por los bienes raizes, que generalmente posseen, de que carecen los de Cadiz.

Que no merece atencion alguna el importe, que se propone de los registros; pues aunque es verdad, que el que llaman, sin restriccion alguna, registro de Cadiz, sube mucho mas, que el de Sevilla, no es porque sea mayor el numero de Cargadores, si no porque se incluyen en èl las contribuciones de los Comerciantes de Xerez, San-Lucar, Puerto de Santa Maria, y la mayor parte de los de Sevilla, que por precision dexan en Cadiz sus retornos, para beneficiarlos, y hacer nuevos empleos, respecto de lo qual, apenas se puede considerar el tercio de aquel registro, contribuido por los de Cadiz; de lo que resulta por sus mismos principios, que si los Tribunales de Contratacion, y Consulado, por ser Cabezas del Comercio, deben residir donde se halle su mayor parte, siendo mayor el numero de Comerciantes en Sevilla, como se ha demonstrado, en ella deben residir los Tribunales necessariamente.

Y por lo tocante à que donde estàn los Navios, deben existir los Tribunales, para que no se retarden las providencias, se satisface con la experiencia de 178. años, que han entrado los Navios en San-Lucar, y 38. en Cadiz, sin que en tan dilatado espacio huviesse reclamado el Comercio, pidiendo la colocacion de dichos Tribunales en alguno de estos dos Puertos, prueba clara, de que no hacian la menor falta con los Ministros, que baxaban, en conformidad de las Ordenanzas, y que podian dàr las providencias, que se ofrecian repentinamente con mayor promptitud, que todo el Tribunal; pues assegura en su voto Don Francisco de Varas, que los años de 1719. y 720. diò repetidas

veces las disposiciones necessarias en el termino de una hora, la qual aun no era bastante, para solo juntar el Tribunal.

Que aunque es verdad, que en muchos Puertos de los que cita Cadiz, residen unidos el Comercio, y el Consulado, como son Smyrna, Genova, Venecia, Barcelona, Roterdam, y otros, es, porque en ellos se hallan tambien unidas las commodidades de abundancia, y agradable hospicio; pues todos los citados Puertos son Cabezas de sus respectivos Reynos, ò Provincias, y pueden abastecerse de todos sus frutos en la Paz, como en la Guerra valerse de todas sus fuerzas, lo que no podrà ser, si fuessen una tan pequeña Isla, como es Cadiz.

Que el Comercio de Liorna, tiene de asiento su Consulado en Pissa, y en San Malò, y en Marcella, solo conoce el Consulado, que reside alli, en negocios, que no excedan de dos mil reales, siendo necessario recurrir al Tribunal de Aix, su Capital, para las diferencias de mayor cantidad; como sucede igualmente en los Puertos de las Dunas, Texèl, Midelburgo, Hamburgo, y la Vera-Cruz, donde dàn fondo los Navios, y donde existe el Comercio, sin que por esto residan alli sus Consulados, que respectivamente tienen su asiento en Londres, en Ambsterdam, Amberes, Ruam, y Mexico, para que se convenza, que estos Tribunales son separables de los Puertos, y del Comercio, siempre que ay algun motivo de mayor conveniencia.

Que el mismo perjuicio, que se pondera resultaba à los Comerciantes de Cadiz en haver de passar à Sevilla, padecen oy los de Sevilla en tener, que passar à Cadiz, con la gran diferencia, de que los de Cadiz, que tuvieren, que passar â Sevilla, lograràn la mitad de gasto, y otras conveniencias, que no pueden conseguir los de Sevilla en Cadiz; ademàs, de que estableciendose el Comercio en Sevilla (que es de lo que se trata) cessarà la mayor parte de este inconveniente.

Que la union de los dos empleos de Intendente de la Marina, y Presidente de la Contratacion, es un medio solo, para que estèn mal servidos ambos cargos; pues son tan diversas las inspecciones, las Oficinas, los Ministros, y negocios de cada uno, que es imposible â la mayor comprehension de un hombre solo atender â tan distintos objectos, y esta incompatibilidad la tiene S. M. declarada por duplicadas Ordenes de los años de 1719. y de 1720,

Que

Que se padece equivocacion en decir, que el establecimiento de los Tribunales en Sevilla, fue, porque Galeones, y Flotas entraban por la Barra de San-Lucar, y Rio Guadalquivir, y assi con la immediacion se lograban promptas las providencias; porque estas Armadas nunca passaron de Bonanza, desde donde se conducian los caudales, y efectos à Sevilla, y durante el alijo, ò despacho de salida, baxaba à San-Lucar el Ministro, que por alternacion le tocaba, con cuya providencia, siempre estuvieron bien assistidos, sin necessitar de que los Tribunales residiessen donde entraban los Navios.

Que son incomparablemente mayores los daños, que ha descubierto el tiempo, y la experiencia con el establecimiento de los Tribunales en Cadiz, que quantos pondera el Diputado de esta Ciudad, se reconocieron en Sevilla, como se verà despues en la relacion de los inconvenientes.

Que los gastos, que se seguian al Rey, y al Comercio de las idas, y venidas de los Ministros, no solo no se han moderado, pero son oy mucho mas crecidos con su establecimiento en Cadiz, pues en lo passado tenia de sueldo un Ministro de la Contratacion 16ʉ500. reales de vellon, y por baxar à los Puertos 6. ducados de plata moderna al dia por via de dietas, y oy en Cadiz goza el sueldo de 30ʉ. reales, y de las mismas dietas durante el despacho; y el costo, que hacia el Comercio â cada Consul en tres meses, no es comparable con lo que se les ha augmentado oy de sueldo.

Los inconvenientes de la Barra, y Canal de San-Lucar, y las demâs razones, que se han propuesto à favor de Cadiz, se hallan satisfechas, y desvanecidas en las dos classes siguientes, que incluyen lo que de positivo se alega en los votos à favor de Sevilla.

Son innumerables los daños, desordenes, y perjuicios, que proponen los ocho expressados Ministros, por inevitables al Rey, al Reyno, à los Tribunales, y al Comercio mismo, de su residencia, y subsistencia en Cadiz, y assi por no molestar à V. M. se resumen aqui solo los que parecen mas importantes.

Lo primero es, que una Ciudad, que se dedica para Colonia, y Silla de Comercio, ha de ofrecer en su extension capacidad bastante, para que los Comerciantes puedan habitar commodamente, y sin estrechez; y el terreno de Cadiz es tan

abreviado, y ceñido; por no permitir mas dilatacion el Mar, que la circunda, que es absolutamente incapàz de dàr habitacion à los muchos Negociantes, que concurren, y se augmentaràn mas cada dia, siendo causa la temeridad, de querer ceñir â tan reducido terreno tanto concurso, que las casas suban à exorbitantes precios de alquileres, que ya oy cuestan mas de la mitad de su justo valor antiguo.

Que despues de esto, no ay capacidad para establecer Lonja, ò Casa de Contratacion, ni Oficinas para los Tribunales, Almacenes Reales para las descargas, y lo que es peor, no ay donde se pueda fabricar Adùana capâz para el registro de tanto trafico; de lo que resultan dos mui perjudiciales consequencias à V. M. la una es, que se està pagando annualmente por la Real Hacienda un exorbitante arrendamiento por la casa, que sirve de Aduana: Y la segunda es, que esta casa, siendo mui estrecha para lo mucho que llega â despacharse, es necessario, que para dàr avio à los Comerciantes, se hagan los reconocimientos de los Fardos, Caxones, y Pacas solo en fè de las facturas, que presenta el interessado, de lo qual resulta, sin poderse remediar, que las Olandas, Olanes, Encaxes, y todos los generos superiores, passan por olandillas, crudos, y en fin, por las especies mas baxas, è inferiores, que se comercian, pagando los correspondientes derechos, y robando descaradamente todo lo demàs à V. M.

La abundancia es otra de las calidades precisas, que se deben suponer para el asiento de los Comercios, y es bien notorio, que el terreno de Cadiz, sobre ser tan corto, es miserable, y esteril, por lo que necessita, que diariamente le entren de fuera todos los bastimentos, sin exceptuar el agua, cuya necessidad lo encarece todo con indecible exorbitancia, y si por lo borrascoso del tiempo no pueden llegar embarcaciones de los abastos, se reducen los habitadores à la mayor congoja, y estàn siempre amenazados de la ultima ruìna, por todo lo qual, es fuera de juicio assegurar, que pueden estàr bien situados tan inmensos Comercios en una poblacion incapàz de mantener sus Moradores.

Que Cadiz se debe apreciar, y mantener como antemural de estos Reynos, y llave de todas aquellas Provincias, y assi quantos posseyeron à España, en lo antiguo, como nuestros Reyes en lo moderno, se han aplicado à fortificarla, y guarnecerla,

cerla, como una Plaza de Armas, que ha de ser el resguardo de esta Monarchìa; todo lo qual se aventura necessariamente con introducir en ella el trafico, y el Comercio: porque con el sebo de la ganancia son tantos los Extrangeros, que la pueblan, de todas Naciones, que exceden con mucho el numero de los Naturales, y ya se vè quanto es contra la buena politica de la Guerra, y del gobierno interior de una Fortaleza semejante excesso, que fue el unico, que facilitò à los Moros la Conquista de España.

Despues de esto, siendo la codicia inseparable del corazon humano, serà la ganancia la primera atencion de los Soldados, y aun alcanzaràn sus influencias à los Oficiales, como se experimenta todos los dias en aquella Plaza, donde son los Soldados, y los Oficiales los primeros, que se mezclan, y facilitan los contravandos, de suerte, que quando crea V. M. tiene alli una guarnicion Militar, hallarà solo el nombre: pero no la disciplina, como ya se experimentò el año de 1702. quando la insultaron las Armadas de Inglaterra, y Olanda, que la huvieran tomado, si Dios no les huviera quitado el consejo en defensa de la justa causa del glorioso Padre de V. M. nuestro Rey, y Señor, pues estaba tan desprevenida, que la faltaba Polvora, Balas, y Municiones, y el Castillo de Matagorda imposibilitado de obrar, por la infinidad de arena, que se le havia dexado amontonar: Y siempre que alli residiere el Comercio, sucederà lo mismo, pues es imposible ajustar sus reglas à la vigorosa disciplina Militar.

Que se considere bien la confusion, que producirà una Armada enemiga en una Ciudad, donde las casas estân tan apiñadas, tantos habitadores Comerciantes, no solo inutiles para la defensa, pero summamente embarazados por la inquietud de salvar sus interesses, y lo que es peor, siendo Nacionales, amigos, y de inteligencia con los Enemigos, y una guarnicion mas embelesada en las negociaciones del Comercio, que cuidadosa, y exercitada en las reglas de la Milicia, y de su obligacion.

De aqui descienden à manifestar lo que se executa en la Bahìa contra los derechos de V. M. sin que absolutamente se pueda remediar por su espaciosa dilatacion, y oportunidad de sus desembarcaderos, tan distantes unos de otros, que no es dable puedan zelarlos los Barcos, y Falùas, destinados para ello, estando totalmente al arbitrio de los Navios hacer, ò no, manifiesto de

su

ſu carga, mediante la facilidad, con que ſon dueños de levar el Ancla, y ſalirſe de la Bahìa, ſin que ſe les pueda impedir, porque la Artilleria de los Caſtillos no alcanza à ofenderlos.

Pero lo que demonſtrativamente deſcubre la importancia de quanto ſe le uſurpa à V. M. cada año es el computo, que hace mui por mayor Don Franciſco de Varas, de lo que debian haver contribuido los Navios Extrangeros, que entraron en la Bahìa en el ſolo año de 1721.

Conſta, que eſtos fueron 365. ſin otros 50. Ingleſes, y Franceſes, 7. Olandeſes, y otro Francès de la Martinica, de que no và hecha regulacion, por hallarſe ya dentro de la Bahìa el primer dia del dicho año, aunque es cierto, que los mas de ellos ſe mantenian con ſu carga.

Lo menos, que debieron contribuir los expreſſados 365. Baxeles, ſegun la mas eſcaſa regulacion, importa 868.qs.989U 700. mrs. y por las certificaciones de valores, que importò la Aduana de Cadiz el expreſſado año de 721. ſolo montaron 186.qs. 856U290. mrs. los derechos, que ſe percibieron de lo que ſe deſpachò en ella; de ſuerte, que aquel ſolo año ſe le uſurparon à V. M. en la Bahìa de Cadiz 672 qs. de mrs. que importan millon y medio de peſos; eſto es ajuſtando la quenta mui por encima; pues ſi fuera dable decir à punto fixo el importe de los derechos, que debian producir las Ropas, Cacao, y Azucar, conducidos en dichos Baxeles, cauſarìa aſſombro, y pareceria increible.

Y para que à viſta de eſte deſorden ſe pueda hacer juicio de la Aduana, y Rio de Sevilla, y ſu ſeguridad, ſe manifieſta, que el miſmo año de 721. montaron ſus valores 137. qs. 12U953. mrs. ſiendo aſsi, que ſe cauſaron de los cortos deſpojos de la de Cadiz de entrada, y de la ſalida de meros frutos de la tierra.

A eſto ſe añade otro deſorden de igual daño à V. M. que es la extraccion libre de la Plata, y Oro, que viene de la America; porque ſiendo neceſſario por la aniquilacion de las Fabricas de Eſpaña, tratar eſtos precioſos metales como frutos de Comercio, y permitir ſu extraccion en varias ocaſiones, ſe ha mandado, que pagando un dos por ciento, ſe dexen extraher libremente: pero lo que ſucede, es, que ſe ſacan ſin contribuir los dos, ni el uno, ni nada à V. M. porque en la Bahìa de Cadiz

diz se consigue ; que desde las mismas Naos de las Flotas, se transportan à los Navios de comercio Extrangeros el Oro, las Barras, y los Pesos, que producen las Indias, y conducen las Armadas de V. M. como se comprueba con los ultimos Galeones, y Azogues, que llegaron à la Bahìa, en los quales se consideraron 16. millones de interesses (fuera de lo que vino para V.M.) de estos nada queda en España, y à dos por ciento de saca, passan de 300ȣ. pesos los derechos correspondientes : vayase, pues, à vèr lo que importò esta contribucion, y no se hallarâ un solo peso en beneficio de V. M. Pues, Señor (exclaman estos Ministros) con dos millones de pesos cada año, que usurpan los Extrangeros por la commodidad de la Bahìa, quanto se desahogàra la Real Hacienda, y estaria sobrado el gravado Patrimonio de V. Magestad?

Además de esto dicen, que las prohibiciones de V. M. de algunos generos, y ropas, no pueden tener efecto en la Bahìa, y antes dàn lugar à mayores fraudes, porque el Navio, que por esta razon no se admite à registro, se detiene algunos dias con varios pretextos de necessidad, y en este tiempo evacua toda su carga por alto, de suerte, que ha menester echar lastre para su tornaviage, sin que esto allì se pueda remediar.

Que por la misma razon no se pueden hacer represalias en la Bahìa, pues por su franqueza se burlan los Extrangeros de las Ordenes de V. M. Como se experimentò el año de 1718. en la fuga de los Navios Ingleses, mandados aprehender por Real desagravio del grande, que esta Nacion hizo à la Armada de su Mag. en los mares de Sicilia.

Juntase à estos desordenes la negociacion de los Azeites, en cuya extraccion no percibe la Real Hacienda la octava parte de lo que legitimamente debiera, cuya usurpacion se consigue, y facilita en la multitud de Almacenes fabricados à la lengua del agua contra las Reales Ordenes de los Predecessores de V. M. que con graves penas se han intimado repetidas veces: pero sin fruto, porque se han proseguido fabricando muchos de dichos Almacenes en la Isla de Leon, Puerto-Real, Chiclana, y otros sitios immediatos à la Bahìa, desde los quales al embarcadero suele haver en algunos solos trece passos, y la distancia en todos es tan commoda, que desde el Almacèn mismo rueda la vasija hasta caer en el Barco, que las và conduciendo brevissimamente

al

al Navio, que las ha de recibir, y està ya prevenido, è immediato: y si por si acaso se encuentra el Barco con el de guardia, se le satisface con un despacho, que para este fin se saca de treinta, ò quarenta pipas, con el qual se extrahen quatrocientas, à que se agrega el daño de las medidas, que usan (que no es menor) pues debiendo ser segun la Ordenanza de 40. arrobas y media menores cada pipa, como se observa en Sevilla, se hacen en los citados Puertos desde 58. hasta 70. en que es perjudicada la Real Hacienda en mas de 50. por 100. aun quando se le pagassen los derechos por entero à V. M.

Buena comprobacion de todos estos excessos, que facilitan la franqueza de Cadiz, y de su Bahìa, y de lo irremediables que son, se halla en lo que executò el Arrendador Eminente el año de 1663. que no hallando camino, para poder refrenar los fraudes, contravandos, y ocultaciones de la Bahìa, se viò precisado à ajustar con los Extrangeros la entrada de sus Mercaderìas en los Puertos à razon de dos y medio por ciento, y à uno y medio la salida, quando llegaban entonces à treinta por ciento de entrada, y salida los derechos, que se cobraban en la Aduana de Sevilla, cuya gran diferencia diò lugar à los Consules de la Nacion Flamenca, y Alemana, à que reclamassen vivamente à la Corte, pidiendo la igualdad de derechos en la Aduana de Sevilla, y estrechado Eminente, respondiò, que mientras no se mandasse, que las Flotas, Galeones, y Navios Extrangeros volviessen à salir, y entrar en San-Lucar, y se negasse à Cadiz enteramente el registro, era irremediable el daño de la Real Hacienda, y que esta no tenia necessidad de baxar los derechos de la Aduana de Sevilla, para la seguridad de su contribucion.

Las conveniencias, utilidades, y beneficios, que asseguraràla Real Hacienda, y los Vassallos de V. M. en la restitucion de los Tribunales à Sevilla, è internacion del Comercio, es el tercer fundamento en que la Junta afianzò su dictamen.

Dicen lo primero, que Sevilla en esta parte no pretende otra cosa, que lo que se debe de justicia à su extension, abundancia, y oportuna situacion, por el celebre Rio, que la baña, y hace comunicable con el Mar, constituyendola la mas propria para ser Capital de los Comercios, y Caxa de quanto entrare en el Reyno, y saliere para otros.

Que todas estas tan apreciables ventajas tuvieron bien presen-

presentes los Predecessores de V. M. para criar, y establecer los dos Tribunales de Contratacion, y Consulado en aquella Ciudad, donde se han mantenido el de la Contratacion 214. años, y el del Consulado 174. sin que en tan dilatado tiempo se ofreciesse el mas leve motivo, para discurrir en su translacion, siendo assi, que nunca han llegado à Sevilla Galeones, ni Flotas, porque lo executaban todo este tiempo en el Puerto de Bonanza, y despues en Cadiz de 40. años à esta parte.

Que por disposicion Real se gastaron en Sevilla crecidissimas sumas en la fabrica de la Casa de la Contratacion, à fin de que tuviessen las Salas, Oficinas, y viviendas de Ministros, que le correspondian; y hallandose el Consulado con una sola pieza, para sus Audiencias en el mismo Tribunal, solicitò permisso para buscar à intereßes entre sus Comerciantes las cantidades necessarias, para labrar un edificio capàz de poder concurrir en èl todo el Comercio, para tratar de sus negocios, y tener sus Juntas; y haviendose concedido la facultad, tomò prestados 800ℌ. pesos, que se consumieron en la sumptuosa fabrica de la Lonja, edificio, que es celebre por todo el Orbe.

Que por los años de 1290. de Orden del Rey D. Alonso el Sabio dispuso aquella Ciudad el fabricar à su costa una correspondiente Aduana, la que actualmente subsiste; y es la mas famosa de España en fabrica, y magnitud, con todas las separaciones, que necessita, pues se hizo con la mira, de que en ella se encerrassen tan poderosos Comercios, y sus efectos; y estos tres edificios los mas celebres de Europa, para sus fines, estàn oy abandonados, por la translacion del Comercio, y Tribunales à Cadiz, donde por la estrechez del terreno, se padecen los inconvenientes, que se han expressado.

Que aun quando se considerasse precisa la residencia del Comercio en Cadiz, y el despacho de entrada, y salida en aquella Plaza, la abundancia de Sevilla, y extension de su terreno, era circunstancia de mas consideracion, para que en ella tuviessen su asiento los Tribunales, pues 20. leguas de distancia no preponderan la commodidad, que se logra en Sevilla, que es lo que siempre se ha tenido presente, para la colocacion de las Audiencias, y Tribunales semejantes: assi se vè, que la Audiencia de las Charcas se conserva en la Ciudad de la Plata, y no en la Villa del Potosì, sin embargo de ser su Mina el assumpto del

Comercio de aquel Reyno, y origen de los muchos pleytos, que ſe determinan en aquel Tribunal: pero ſiendo el terreno de la Villa del Potosì eſteril en todo lo que no es plata; de tal ſuerte, que todo le ha de entrar de fuera, y aſsi à mayor precio, que es lo miſmo, que ſucede en Cadiz, ſe tuvo por mas conveniente, que la Audiencia reſidieſſe en la Ciudad de la Plata, y para ocurrir à la falta, que podria hacer en aquella Villa, y evitar los fraudes de quintos, y extravìos de plata, y dâr las providencias neceſſarias, para el mejor, y mas prompto deſpacho de las Cartaſquentas, baxa un Oidor à la Villa del Potosì, alternando todos, para hallarſe preſente por tiempo de dos, ò tres meſes, que dura eſta diligencia, que es lo miſmo, que ſe ha eſtado practicando ſiglos enteros entre Cadiz, y Sevilla.

Que en Chile, y Quito ſucede, que hallandoſe ſu principal Comercio en los Puertos de Valparayſo, y la Concepcion, reſiden en Santiago, ſu Capital, los tres Tribunales de Audiencia, Conſulado, y Oficiales Reales, alternando los Oidores à reſidir por tres años en la Concepcion, y un Oficial Real en Valparayſo veinte y ocho leguas diſtante de Santiago.

Que ſi oy cueſta en Cadiz à V. M. la manutencion de el Tribunal de la Contratacion 285ɥ. reales, en el caſo de volver à Sevilla podrà mantenerſe el miſmo numero de Miniſtros, y un Oidor mas, para componer la Sala, quando alguno eſtè auſente, con ſolo 188ɥ950. reales, en que ſe halla la diferencia de 96ɥ050. reales en beneficio de la Real Hacienda en cada un año, y el Comercio lograrà el ahorro correſpondiente en el acrecentamiento del ſueldo de ſus Conſules, que oy ſe les dà por la careſtia de los mantenimientos en Cadiz.

Pero que ſobre todo, el principal objecto, que debe mover el animo Real de V. M. à la internacion del Comercio, es el reſguardo total de ſus derechos Reales, y deſahogo del Real Erario, que nunca lo neceſsita mas que oy, pues ſon increibles las ſumas, que aſſegurarà en lo cerrado de la Aduana, y Rio de Sevilla, y en lo reſguardado del Puerto de Bonanza, donde neceſſariamente entra, y ſale por contadero quanto ſe comercia; refundiendoſe oy todo eſto en beneficio de los Extrangeros, à coſta de V. M. y aſsi tuvo la Junta por neceſſario el mas prompto, y ſeguro remedio à tanto daño, declarando, que eſte no puede tener otro, que el que mande luego V. M. que ſe ſuprima la

Adua-

Aduana de Cadiz, y quede en los terminos, que corriò por lo passado, despachando unicamente lo necessario, para el consumo interior de la Ciudad, sin que pueda dàr Guias, ni Despacho alguno para fuera de su recinto, y que todas las ropas, y demàs efectos, que llegaren de Reynos Extrangeros, para el abasto de este, y de la America, passen à la Aduana de Sevilla, segun, y como se observò desde su creacion; y que los derechos sean iguales, y sin diferencia alguna entre las Aduanas de Sevilla, y de los Puertos, cuyas providencias, por su grande importancia, deben ser promptas, y efectivas, no teniendo, como no tienen, enlaze, ni connexion alguna con la entrada de Flotas, y Galeones, por la Canal de San-Lucar.

Que los Almacenes de Azeite construidos à la lengua del agua de la Isla de Leon, Chiclana, Puerto Real, y otros parages semejantes, sin haver precedido licencia del Consejo, se demuelan, y no se les permita vasija alguna, donde puedan almacenar este genero.

Sobre la pretension del Tercio de Toneladas, se manifiestan en los votos, que haviendose tenido por conveniente el que en el Reyno de Nueva-España no se pudiessen plantar viñas, ni olivares, atendiendo à que estos se augmentassen en España, y que del procedido de sus frutos, se conduxessen los caudales correspondientes, se dispuso, y ordenò, que en todas las Flotas se cargasse el Tercio de buque de cada Navio Merchante de Vino, Azeite, y Aguardiente de los Cosecheros, y Hacendados de Sevilla, y su Reynado, en los quales se havia de verificar precisamente el repartimiento de dicho buque, à proporcion de sus haciendas, dando la tercia parte à los Vezinos de Cadìz Cosecheros, à los del Puerto de Santa Maria, Xerez, San-Lucar, Rota, y Puerto Real, para que fuesse comun el beneficio, pagando à S. M. los derechos prefinidos, y à los dueños de los Navios los fletes.

Que con esta observancia se lograron todos los fines, que se discurrieron, pues acalorados con esta justa utilidad los dueños de viñas, y olivares poblaron aquel dilatado termino de estas utiles plantas, augmentando à la Real Hacienda los derechos, que son notorios, además del beneficio comun de los innumerables pobres, que se empleaban en su cultivo, y se mantenian con èl; no siendo de menor consideracion la necessidad de estos frutos en aquel

Rey-

Reyno de Nueva-España, donde carecen absolutamente de ellos.

Con la nueva disposicion del año de 1720. en que se mandò reducir este Tercio à quarta parte, y que los dueños de los Navios pudiessen comprar estos Caldos, à quien les pareciesse, se experimentaron graves inconvenientes, porque todos los Cosecheros, que tenian sus frutos prevenidos, y de la buena calidad, que quieren en la Nueva-España, se quedaron con ellos en sus bodegas, no haviendolos podido dàr à los dueños de los Navios por los precios, y con las circunstancias de riesgos, que les proponian: de que resultò el haverse cargado en aquella Flota crecidissimas partidas de Aguardientes de Levante, que à la sazon estaban en la Bahìa, atendiendo solo à lo mas barato, y no reparando en la calidad, ni en lo nocivo, que podian ser en la Nueva-España à la salud publica.

Que esta novedad del año de 20. se resolviò en una creencia incierta, de que siempre que se hiciesse cargar justamente la quarta parte à eleccion de los dueños de los Navios, se cargaria mucho mas, que en tiempo del Tercio, lo qual se creyò despues haverse verificado, por la certificacion, que se pidiò à la Contaduria de Contratacion, por la qual consta, que la Flota de Chacon con quarta parte havia cargado la misma porcion, que las antecedentes de Pintado, y de Serrano, con el Tercio; pero no se repara, que comparadas las tres Flotas, se descubre claramente el engaño de esta prueba, porque la Flota de Pintado solo se compuso de 8. Navios, con carga del Tercio, y la de Chacon de 18. con quarta parte, y comparado el tercio de 8. con la quarta parte de 18. se hallarà ser mucho mayor el quarto, que el tercio, y lo mismo sucede con la Flota de Serrano, que solo se compuso de 11. Baxeles, cuya tercia parte de Toneladas es siempre mucho menor, que el quarto de las de 18. Navios. Por todo lo qual, y por no verificarse en esta novedad las utilidades, que se propusieron à S. M. antes sì haverse padecido no solo los dichos, pero otros muchos, y graves inconvenientes, fuè la Junta de parecer, que se le mantenga à Sevilla en el goze, y possession del referido Tercio à favor de sus Cosecheros, segun, y como se practicò hasta el año de 1720. con la calidad, de que precisamente se aya de verificar la reparticion en los legitimos Hazendados, que de su quenta embarcan los Frutos, y Caldos.

En

En el punto de ſi es, ò no, navegable la Canal de San-Lucar, ſe conſiderò en la Junta como importancia totalmente ſeparada, è independiente de la internacion del Comercio, y reſtitucion de los Tribunales â Sevilla, pues convienen, en que aun en el caſo de darſe por abſolutamente impracticable la Barra, y que por eſto fueſſe indiſpenſable la entrada de Galeones, y Flotas, y demàs Navios Extrangeros, y de Naturales en la Bahìa de Cadiz, no obſtante ſe debia hacer el Comercio interior por la Aduana de Sevilla, transportando à ella en Gavarras, ò en otras embarcaciones pequeñas, las ropas, y demàs generos, que para ſolo alli ſe deſpachaſſe, en cuyo ſupueſto, entran à diſcurrir en el eſtado, y circunſtancias de la Barra, y Canal de San-Lucar, para que V. M. reſuelva el uſo de ella, con la ſeparacion, que pide la materia.

Todos convienen, ſin excepcion de los miſmos contrarios, como lo ha ſido Don Antonio de Gaſtañeta, en que el fondo de la Canal, y el caudal de ſus aguas en todos tiempos ha ſido invariable, y que entre los Sondèos, que ſe han executado, para ſu reconocimiento, es tan corta la diferencia, que no merece conſideracion alguna, y ſe debe atribuir â la mas, ò menos exactitud, con que ſe han hecho, por lo qual haviendoſe executado tan ſolemnemente el del año paſſado de 1720. aſsi por las perſonas de mayor inteligencia, y deſinterès, que concurrieron à èl, como por la aplicacion, que ſe puſo en eſte año, y ſe manifieſta en el Mapa, Planos, y Proyectos executados, con la mayor claridad por el Ingeniero en Gefe Don Alberto Mienſòn, ſe deberà ſobre èl principalmente hacer juicio de las circunſtancias de eſta Canal.

La Canal de San-Lucar tiene de largo poco mas de un quarto de legua, y de ancho 284. brazas, y por lo mas angoſto 221. de à dos varas Caſtellanas: ſu fondo es de 10. 13. 15. haſta 23. codos, excepto en el baxo de la cabeza de las dos Rizas, que ſolo tiene 9. y medio codos, eſto es en baxa mar eſcorada, haviendoſele hallado en plea mar 5. codos de augmento, ſegun lo qual, ſe evidencia, que à media marea ſe hallarâ eſte baxo con 12. codos de agua, y à la plea mar con 14. y medio.

El ſuelo es à trechos de greda, caſcajo, y arena, y en algunas partes de lama.

Que antes de tomar la Canal eſtà el ſitio de los Pozos

de Chipiona, ò seno de la grajuela; mui al proposito para dàr fondo, y assegurarse Navios de 60. à 70. Cañones, assi por ser Mar llana, como por su buen suelo, y mucha agua, â que tambien concurre el estàr abrigados de los vientos, que mas afligen aquella costa, por lo que convienen todos los Practicos, en que en el mayor temporal con una sola Ancla se mantienen los Navios con gran seguridad.

En el corto districo de la Canal se hallan dos sitios, nombrados los Pozos del Barronal, y los de la Villa, en los quales por qualquier accidente pueden seguramente dàr fondo los Navios.

El Puerto de Bonanza tiene admirable suelo para anclar, y abundante agua, y sobre todo, que es su mayor excelencia, tiene tal abrigo, que no ay memoria, de que Navio anclado en dicho Puerto, se aya perdido con temporal, ò borrasca.

Que se puede entrar felizmente por la Canal con los vientos Norueste, Oeste, Surueste, Sur, y Sueste, que unos son à popa cerrada, que llaman, y otros à popa abierta, y con los vientos Leste, Nordeste, y Norte se entra bordeando por la Canal sin peligro por lo espacioso de su anchura, assi como lo executan los Navios todos por la Canal de entre Puercas, y el Diamante de la Bahìa, no obstante ser esta algunas brazas mas estrecha, que la de San-Lucar.

La salida de Bonanza es preciso, que sea con los Vientos Norte, Nordeste, Leste, y Sueste, con los quales, y el agua à media marea, saldràn sin dificultad los Navios.

Estas son las circunstancias de la Canal de San-Lucar, y hallandose el año de 1666. en el mismo estado, dicen, que no se puede comprehender, por que desde dicho año hasta el de 677. entraron por ella dos Armadas de Tierra-Firme, y tres de Nueva-España, que la ultima se componia de 29. Navios, y la Capitana de mas de mil toneladas, con la circunstancia de haver entrado bordeando con el Les-Nordeste, y oy se quiere hacer creer, que aun no pueden entrar Navios Merchantes de mui corto buque: pero por mas, que se diga, es consequencia infalible, que siendo la misma Canal, una vez que passaron felizmente por ella los de mil toneladas, mucho mejor pondràn entrar los que oy tenemos de Guerra de ochocientas, y por consiguiente todos los otros de menos porte.

A pro-

A propoſito de eſto ſe citan los votos particulares de los Conſejeros Don Juan de Caſtro, y Don Martin de Solìs, en los quales ſe juſtifica la entrada de 12. ò 14. Navios Galeones de mas de mil toneladas, ſin otros muchos de Extrangeros del miſmo porte, que entraron ſin dificultad por dicha Canal, y dieron felizmente fondo en el Puerto de Bonanza.

Que lo que ſe aſſegura en los votos del Diputado de Cadiz, y los tres Miniſtros à ſu favor, de ſer practica inconcuſa el haverſe eſtipulado en las Eſcripturas de rieſgos entre los Comerciantes la clauſula de ſalva la Barra, por el gran peligro de ſu tranſito, es una pura impoſtura, comprobada con muchos inſtrumentos publicos, que evidencian no haverſe uſado jamàs de tal clauſula.

Que parangonando las deſgracias ſucedidas en la Canal en mas de 140. años, que entraron por ella Flotas, y Galeones, y demàs Navios de Comercio, con las acaecidas en la Bahìa deſde el año de 614. no tienen, ni pueden tener comparacion; pues ſe verifica, que todas las tragedias ponderadas, para deſacreditar la Barra, ſe reducen à ſeis Navios, y una Galera, todos los que en diferentes tiempos han varado, ò ſe han perdido en la Canal, haviendo ſido las mas por la ignorancia de los Pilotos, ò por la malicia de los dueños de los Baxeles, como ſe demueſtra en los votos: pero en la Bahìa ſon innumerables las fatalidades.

El año de 1614. eſtando en ella todos ſus Navios ſurtos, y anclados, ſe perdieron 20. de ellos con un recio levante. El año de 1633. eſtando para ſalir una Flota de aquella Bahìa, ſe perdieron los mas de los Navios de que ſe componia, por otro temporal. El de 660. ſucediò à otra Flota la miſma deſgracia. En el de 664. ſe perdiò contra las Puercas un Patache. El de 649. un Aviſo dado ya fondo en la Bahìa, ſe fue apique, ſin poderſe aprovechar nada de ſu carga. El de 665. ſe ſumergieron dos de la Armada de Flandes; y entre Puntales pereciò el miſmo año la Nao grande, llamada la Concepcion, con toda ſu Artilleria. El de 693. ſe perdiò al ſalir de la Bahìa todo un Comboy de Olanda, compueſto de mucho numero de Navios, y deſde el año de 1700. no tienen cuenta las innumerables Embarcaciones aſsi de Navios de porte, como Gavarras, y otras menores, pues en el ſolo dia 4. de Octubre de 1714. perecieron en la Bahìa en dos horas, que durò un temporal, mas de 100.

Embar-

Embarcaciones menores de Barcos, y Faluas, con tres Navios Extrangeros, y sucediò lo mismo con poca diferencia el dia 13. de Diciembre del año siguiente de 716.

Por cuyos sucessos se demuestra evidentemente quanto sin comparacion està mas expuesta à estas contingencias, y desgracias la Bahìa de Cadiz con su entrada, y salida, que de la Canal de San-Lucar, y el segurissimo Puerto de Bonanza, pues el solo primer sucesso, que se ha citado sucedido en la Bahìa, en que se perdieron 20. Navios de una Flota, surtos ya, y anclados, excede en mas de dos tercias partes, à todos los acaecidos en la Canal, que consisten en solo 6. Navios, y una Galera, debiendose observar, además de la del numero, esta notable diferencia entre los Navios, que perecen en la Barra, ò en la Bahìa, que en la Canal se maltratan solo, pero no se destruyen, y la carga si es de frutos padece haberìa, no aniquilacion, y si es de Plata, ù Oro, toda se salva, y lo que es mas apreciable, se asseguran las vidas, lo que no sucede en Cadiz, en cuya Bahìa son siempre los naufragios absoluta ruina.

Aqui se dilatan luego mucho en hacer vèr, quan expuestos estàn los Navios, y los caudales en la Bahìa à los insultos de las Armadas enemigas, lo que se comprueba con repetidos sucessos, que se citan, manifestando en contraposicion la seguridad total del Puerto de Bonanza, que ha sido bueno, y facil de tomar en las necessidades. Como se viò el año de 1694. quando huyendo de la Armada de Francia, se retiraron aceleradamente de la Bahìa, hasta en numero de 20. Navios, que tomaron la Canal, y se refugiaron en Bonanzà, donde entraron sin descalabro alguno, no obstante la precipitacion de la retirada.

Lo que tanto se dificulta en la salida de Bonanza, por ser necessario viento, y marèa, concurre igualmente para salvar la Canal de entre Puercas al salir de la Bahìa; pues además de haverse de executar con viento, y marèa, se debe advertir, que solo con los Lestes, y Suestes, pueden executarlo con seguridad, y aunque es cierto la franqueza de su entrada, no tanto como se quiere persuadir con el caso, que se expressa de haver entrado en ella de noche, y con temporal los Galeones de Don Diego de Ibarra, pues se sabe, que estos avistaron por la tarde, y reconociendose lo turbado del tiempo, se dispuso el poner varios con faroles sobre las Puercas, y el Diamante, à fin de que pudiessen

entrar con tan buenas marèas, ò balizas, que fue lo mismo que entrarlos de la mano.

Para salir de Bonanza ay quatro vientos favorables, y dos solos, para salir de la Bahìa, como se ha dicho, y assi se experimentan todos los dias muchas detenciones por falta de viento, como sucediò con los Azogues del año de 710. que estuvieron en ella 60. dias con su carga, y tripulacion, esperando solo para salir viento favorable; en Bonanza suele haver tambien sus demoras en la salida por falta de viento; pero como goza de dos vientos mas, que la Bahìa, siempre son, y se deben presumir menores las detenciones, en cuya comprobacion se hace memoria de lo acaecido en los años de 80. y 81. en que padeciò Cadiz el Contagio, por el qual todas las Esquadras Extrangeras, y Navios sueltos, que venian à esperar la Flota, entraron en Bonanza, donde se mantuvieron mas de 100. Navios grandes, y medianos, y haviendo avistado la Flota à Cadiz el mismo dia, en que se publicò la salud, salieron en una hora todos los dichos Navios por la Canal, sin que huviesse acaecido el mas leve accidente.

Que nada descubre tanto el interès, y la passion, que se tiene en abultar los riesgos de la Canal de San-Lucar, como es el silencio, que se guarda en descubrir, ni tocar los azàres, que ay en las entradas de los Puertos de Indias, siendo assi, que la Canal del de la Vera Cruz tiene, con mui poca diferencia, la misma agua, que la de San-Lucar, y es mucho mas angosta, de suerte, que no se puede entrar por ella sin abalizarla, por sus peligrosos baxos, que han sido causa de innumerables desgracias.

La Canal llamada de Bocachica, para entrar en la Bahìa de Cartagena, es summamente estrecha, y aventurada por la escasez de los vientos; y no lo es menos por sus tres baxos la entrada de la Habana, como por otros graves inconvenientes las de todos los demàs Puertos de la America, cuyas nulidades se callan, porque en ellos se puede lograr toda la utilidad, que desean los Comerciantes, y se ponderan, y vozean tanto los azàres de la Barra de San-Lucar, aunque sin comparacion menores; porque Bonanza es à proposito para el resguardo de los interesses de V. Mag.

Que lo que se reprueba en la entrada dificultosa de Bonanza, es la mas apreciable circunstancia, pues en esta forma

està

estâ seguro de enemigos, facil de defender su entrada, y mas apta â impedir la salida de los Navios, que V.M. quisiere detener, que son todas las propriedades de Puerto cerrado: pero que siendo esto mismo lo que se huye, no es mucho sea, lo que se dificulta: pero que si V.M. resolviesse poner à Cadiz en estado de Presidio solo, y Plaza Militar, y se discurriesse en passar el Comercio de Indias à Galicia, Santandèr, ù otras partes, verìa V. M. como la Canal de San-Lucar se la ponian mas llana, que la palma de la mano.

Que la necessidad, que se quiere persuadir en el mayor porte, y buque de los Navios, es una de las nieblas, que se han procurado levantar, para obscurecer, è imposibilitar el utilissimo uso de la Canal, pues hasta aora no se avrà oido, que Navios destinados al Comercio, se armen en estado de Guerra, ni que se aya de fundar en su fuerza su seguridad, pues para su resguardo vàn siempre los Navios de Guerra, que acompañan Flotas, y Galeones, y que destinandose para defensa, se pueden mui bien observar en su fabrica las proporciones, y medidas, que parecieren convenientes, y para estos se deberâ usar de las construcciones, que propuso â S. M. Don Antonio de Gastañeta, segun las quales, un Navio de 963. toneladas solo demanda 9. codos de agua, con toda su carga, y bastando, que los de Comercio sean de 624. toneladas, queda manifiesto, quanta menos agua pescaràn segun esta fabrica, y con quanta seguridad podràn entrar, y salir por la Barra.

En prueba de esto se hace memoria del Navio dicho el Rosario de porte de 650. toneladas, y de fuerza de 60. Cañones, fabricado por las expressadas medidas de Gastañeta, el qual fuè, y vino de Buenos-Ayres, navegando de ida, y vuelta sobre el banco de Ortiz, en el Rio de la Plata, que no tiene mas de 15. pies de fondo, y baxa hasta 12. que son desde 7. codos y medio en aguas vivas hasta 6. en chifles, que son cerca de 7. codos menos, que en la Barra.

En consideracion de todo lo qual, fue la Junta de parecer, que se arreglassen los Navios destinados para la Carrera de Indias al porte, y buque de 624. toneladas, que por Leyes, y Ordenanzas està prefinido, y mandado.

Que se observe para su construccion las medidas, y proporciones propuestas por Don Antonio de Gastañeta, aprobadas ya por S. M. y mandadas practicar.

Y que luego, que aya los Navios competentes para las Flotas de Tierra-Firme, y Nueva-España, se carguen, y reciban de vuelta precisamente en el Puerto de Bonanza, y se aya de usar necessariamente de la Canal de San-Lucar, debaxo de graves penas, y multas.

Pero que no haviendo razon alguna, ni inconveniente en que practiquen la Canal los Navios de Extrangeros, respecto de no passar estos de 500. toneladas, y estarse experimentando, que por su interès entran, y salen en Bonanza, sin dificultad, ni riesgo alguno, como se manifiesta en los votos, citando por sus nombres à mas de 186. Navios de à 30. 40. y 50. Cañones, que han entrado en San-Lucar desde el año de 1719. serà lo mas conveniente (como el solo resguardo, que ay para los interesses de V.M) que desde luego entren, y salgan en Bonanza todos los Navios Extrangeros, que llegaren à hacer su Comercio terrestre por Andaluzia, sin que sus ropas, y demàs generos se puedan registrar, y despachar en otra Aduana, si no la de Sevilla, prohibiendoles el uso de la Bahia, y reduciendo (como se ha dicho) la Aduana de Cadiz al solo despacho de lo que se necessitare en aquella Plaza para su consumo interior.

S. M. el Rey nuestro Señor, y Padre de V. M. deseando assegurarse mas sobre el estado presente de la expressada Canal de San-Lucar, resolviò ultimamente, que Don Manuel Lopez Pintado, que se hallaba con un Navio del buque de 800, toneladas, y capâz de montar 60. Cañones, entrasse con èl, y saliesse por la Barra de San-Lucar navegando la Canal desde el surgidero de Chipiona hasta el Puerto de Bonanza, y volviendo à levarse de este para Cadiz, para que esta experiencia sirviesse del ultimo desengaño, y sobre lo que de ella resultasse, pudiesse tomar S.M. una invariable resolucion, que constantemente se observasse en adelante, y para siempre.

Las Ordenes para su cumplimiento se expidieron en 30. de Junio â Don Manuel Lopez Pintado, y al Capitan de Mar, y Guerra Don Francisco Alvarez Cuevas, que se havia de embarcar en dicho Navio, para ser testigo, y concurrir en todo à la dicha experiencia, con los demàs Pilotos, y Escribano, que para su mayor comprobacion havian tambien de asistir, y en 6. de Septiembre escribiò el Almirante Pintado, remitiendo los Autos, y testimonios de haver executado la experiencia mandada

con

con la mayor exactitud, y solemnidad, cuyas circunstancias todas contiene el Extracto siguiente.

Don Manuel Lopez Pintado, dice, que en consequencia de la Real Orden de 30. de Junio, para que passasse à executar lo que en ella se le previno, sobre la experiencia de entrar, y salir por la Canal, y Puerto de Bonanza con su Navio Nra. Señora de Begoña, empezò à practicar dicha Real Orden en 14. de Agosto, nombrando por Escribano à Don Luis de Valderrama, que lo es mayor del Ayuntamiento de la Ciudad de San-Lucar (como se verifica en el testimonio de Autos, que acompaña) para dàr las providencias en San-Lucar, que parece desde el folio 4. buelto hasta 9. buelto, para dexar los sujètos, que havian de sondar la Canal en los viriles de sus quatro inconvenientes, à las horas, y tiempo, que en instruccion se les prevenia, lo executassen en el dia, que èl entrasse en el expressado su Navio por la Canal de dicho Puerto; y tomar declaracion à Diego Antonio Vidal, vecino de San-Lucàr, que exerciò oficio de Contra-maestre en dicho Navio, para que la hiciesse de los codos de agua en el torna-viage à la America en los ultimos Galeones, como con efecto declarò haver venido desde la Habana à España en 9. codos y quarto de Popa, y 8. y quarto de Proa.

Que el dia 18. como parece del folio 10. buelto hasta el 12. tomò declaraciones al Piloto, Guardian, Despensero, y Condestable, que hicieron el referido viage à la America en dicho Navio, y todos dixeron, haver ido, y venido en 9. codos y quarto de Popa, y 8. y quarto de Proa, lo que sirviò de regla para lastrar, y cargar el Navio, como se executò en 20. de Agosto segun parece desde el folio 14. hasta el 16. declarando todos los Oficiales de Mar de dicho Navio, que estaba metido en el agua 9. y quarto codos largos de Popa, y 8. y quarto codos largos de Proa, y los Oficiales, que hicieron el viage entero à la America, dixeron, que segun lo cargado, que aquel dia estaba, calaba alguna mas agua à popa, que quando fuè al expressado viage, con cuya justificacion se verifica haver ido el Navio cargado à entrar por la Canal del Puerto, en la disposicion, que se le mandò por la citada Real Orden, y arreglado à lo que se previene en las Reales Ordenanzas de la Recopilacion.

Que desde el folio 12. hasta el 14. parece la diligencia hecha en razon de las piezas de Artilleria, que puede montar el Navio,

Navio, y declarando los Maeſtros dieſtros de carpinteria, que armado en Guerra, puede montar 60. Cañones, queda comprobado ſu crecido porte, y que aun excede à los de la regulacion, que por Reales Ordenes eſtaba mandado, havian de ſer los que hicieſſen el Comercio à las Indias.

Que à todas eſtas diligencias, ſe hallò preſente el Capitan Don Franciſco Alvarez Cuevas, perſona nombrada por S. M. para que fueſſe embarcado en dicho Navio, como lo executò de ida, y vuelta.

Que deſde el folio 16. haſta el 31. conſta el viage hecho deſde la Bahìa de Cadiz haſta el Puerto de Bonanza; por donde ſe verifica el Sondèo hecho deſde la Lancha del Navio, navegando, y dando principio deſde el viril de los Pozos de Chipiona, por toda ſu diſtancia, haſta la Canal, y ſiguiendo por ella haſta conſeguir dàr fondo en Bonanza: y ſiendo à la media marèa del agua crecida, ſolo dos eſcandallas ſe encontraron de trece y medio codos en la dicha Canal, y todas las demâs ſubieron de catorce: que eſta meſma ſonda ſe comprobò, con la que tomaron los quatro Barcos, que por providencia ſuya ſe puſieron en los viriles, como lo teſtifican los Eſcribanos, que aſsiſtieron en los Barcos, evidenciandoſe, que à la hora, que èl entrò por la Canal, ſe hallò excedia el agua â la que el Navio calaba en quatro y quarto codos: con que dandoſele dos de reſguardo à qualquier Navio para que navegue ſeguro, le ſobraron dos y quarto codos; de que ſe evidencia, que aunque eſte Navio huviera entrado en once codos, huviera tenido agua ſuficiente.

Que deſde el folio 31. haſta el 33. ſe verifica la ſalida, que executò con dicho Navio, navegando de noche mucha parte de la Canal, y ſondando toda ella haſta haverla paſſado; la menos agua, que encontrò fueron 13. y medio codos, ſiendo aſsi, que quando la acabò de paſſar, havia ya un quarto de marèa menguante, que ademàs de tener por baſtante dicha ſonda, correſponde à la que parece del Mapa, que levantò el Ingeniero D. Alberto Mienſòn, y al Sondèo, que ſe hizo el año de 1702.

Que por las declaraciones pueſtas deſde el folio 33. haſta el 35. conſta, que el dicho Navio ſaliò de el Puerto de Bonanza, y navegò por ſu Canal con los miſmos codos debaxo del agua, que quando entrò el dia 20. de Agoſto por la miſma: cuya diligencia, y las demàs hechas en eſta razon dice, las exe-

cutò

cutò, para que no tenga lugar la malicia â fomentar sediciones, pues ademàs de lo justificado, qualquiera duda cessa con la realidad, de que aunque dicho Navio llevàra 11. codos debaxo del agua, huviera entrado con la misma facilidad, que se viò.

Que desde el folio 35. hasta el 48. està el derrotero de la navegacion, que hizo desde el surgidero de Bonanza hasta considerarse fuera de su Canal, y la Junta, que tuvo por conveniente executar con los siete Pilotos practicos de aquel Puerto, quienes declararon las bondades de los Pozos de Chipiona, Canal, y Puerto de Bonanza, situacion de su costa, y resguardos, regimen de las marèas, y facilidades para entrar, y salir por èl; y sobre todo la de poder tomarle en todos tiempos, y con los ocho vientos generales de la abuja: con cuyas reglas podrà entrar, y salir en aquel Puerto el mas ignorante, porque en cabeza de agua de conjuncion, y oposicion de Luna, se halla en su Canal 15. y medio codos, y 13. y medio en las marèas chifles, y que aunque Don Alberto Miensòn en su Plano en la cabeza de agua no le pone mas de 15. codos, y en la baxa mar de esta 10. fue politica en este Ingeniero de quitarle medio codo à una, y otra, por hacer mas segura su operacion.

Que todo lo expressado es lo que ha executado en cumplimiento de la ya citada Real Orden, para saber, si puede, ò no ser navegable la Canal de aquel Puerto, para Navios de porte, que le ha parecido hacer sobre el todo tres consideraciones, para manifestar la extension de su Canal, y surgidero seguro de los Pozos, regla para navegarla en todos tiempos, y què Navios pueden entrar, y salir por ella, sin que sea necessario alijarlos.

La primera, que aunque la malicia, y la ignorancia se han querido empeñar à confundir las bondades de los Pozos de Chipiona, y extension de su Canal, diciendo, no permite la entrada, y salida de Navios medianos, sin que à un tiempo concurra la plea mar de aguas vivas, y viento favorable, y que aun con estas circunstancias es evidente el peligro, como el que èl esperaria en Cadiz â proporcionar el tiempo, para lograrlas, expressa, que esta proposicion ha padecido los vicios, que se dexan considerar, y queda convencida, con no haver èl esperado à tal punto de marèa, pues cogiò la que le proporcionò, y diò lugar el tiempo, pues fue la que correspondiò à cinco dias de Luna menguante, una de las mas chicas, que llaman chifles, ò redondas, y

en

en el eſtado de la mitad de eſta marèa hallò el agua, que conſta del Sondèo, capàz de haver entrado ſu Navio, aunque huviera fondeado dos codos mas de lo en que iba; prueba clara de la ninguna practica de los que hicieron la propoſicion: y que atendiendo èl, à que ſe ſepa la verdadera ſituacion de aquel Puerto, y los reſguardos, que le favorecen, hizo expreſſar à los Pilotos practicos de èl todas ſus partes, con los rumbos à que corren, para que los que lo ignoran, ſe aprovechen de eſta noticia.

La ſegunda, que haviendo llegado à ſu noticia haverſe ponderado, que la experiencia en tiempo ſereno, no puede ſer regla para el tormentoſo, ni la plea mar medida por la eſcorada baxa mar, ò tercio de marèa, ni el viento favorable, regimen para los adverſos, ni las cabezas de agua, norma para las marèas chifles, ni el conjunto de todas eſtas circunſtancias, gobierno para quando faltan algunas, ò todas, hizo à los Pilotos practicos declarar eſtas reglas, como queda dicho en las diligencias de los Autos, que remite deſde el folio 35. haſta el 48. de las quales èl ſe valiò, quando ſaliò de noche, para volver à la Bahia: con lo que quedan deſvanecidos todos los errores, que ſe han preponderado contra la facilidad, que tiene aquel Puerto, para buſcarle, y entrar en èl con ſeguridad, pues queda aprobado, que con todos los vientos de la abuja, ſe puede entrar en èl, ſiempre que aya la marèa de un tercio, ò mitad para Navio de porte; y en caſo de que ſea preciſſo eſperar à eſte punto, ay ſeguridad, y abrigo en los Pozos, como tambien queda dicho, y aſſentado con la extenſion, que lo han depueſto los Practicos.

La tercera conſideracion es, ſobre què Navios pueden entrar, y ſalir por la Canal, ſin neceſsitar de alijarlos: en que dice, que haviendo viſto muchos papeles antiguos ſobre eſto, y las providencias, que ſe dieron, para lograrlo (que ninguna tuvo efecto) halla que el medio de facilitar aora eſta navegacion es, el mandar ſe fabriquen Navios, para Capitanas, y Almirantas de Flota, y Galeones por las medidas, que èl remite, que ſon las miſmas que diò Don Antonio de Gaſtañeta el año de 1713. para aquellos 10. Navios, que ſe havian de fabricar en la Habana, y havian de ſervir à eſtos fines, y à eſtos Navios por las referidas medidas ſe les dà diſpoſicion, para montar 60. Cañones, y ſu buque de 800. toneladas; y ſiendo aſsi eſtos Navios, entraràn, y ſaldràn, ſobrandoles quatro codos de agua, como queda expreſſado le ſucediò al ſuyo.

Que

Que se debe desestimar la proposicion, que afirma, que los Enemigos, y Pyratas arman Navios de mas porte, que los propuestos: pero no podrà negarse, que el que intentare en estas Costas, ò en las de las Indias insultarlos, no han de ir con fuerzas iguales, porque con el seguro de la pressa augmentaràn las fuerzas, interviniendo, como sucede, authoridad de Potencia, ò brazo de Rey, y esto se verificò en los Galeones del Conde de Casa-Alegre, quando fueron insultados por los Ingleses, y en otros casos, que no refiere: con que en estos terminos tanto riesgo lleva el de 80. Cañones, como el de 60.

Y que es de notar, que se quiera suponer, que los Pyratas de las Indias sean capazes de ponerse debaxo del Cañon de à 60. siendo asi, que los que han hecho el corso en la Guerra passada en la America, y oy lo executan, usan embarcaciones, que llaman Valandras, por lo que halla su corta inteligencia, que estos Navios de 60. Cañones no tan solo son al proposito por la fuerza, y carga, que se ha referido, sino es que conviene para la entrada, y salida en aquel Puerto, y por consiguiente en el de San Juan de Ulua: y que las bondades, para navegar en ancha mar, las explica el mismo Gastañeta, pues esto se gradua por la perfeccion de sus medidas; y clara, y distintamente se dexa vèr, que haviendo entrado su Navio por la Canal en 9. codos y quarto, en que tiene correspondencia à los de esta nueva fabrica, mediante estàr en igualdad de agua, cuya circunstancia le favorece para considerarse Navio de porte, ademàs de las que antes se han referido.

Al mismo tiempo, que esta Carta, y autos de Don Manuel Lopez Pintado, se recibiò un Memorial de la Ciudad de Cadiz, y viene aqui, el que se reduce à expressar, que con noticia que tuvo de la salida del Pingue Nra. Señora de Begoña, para examinar la salida, y entrada de la Barra de San-Lucar, para la mas segura navegacion recurriò à Don Joseph Patiño, para saber lo cierto de èsta materia, quien manifestò en su respuesta, no hallarse con orden, para intervenir en esta importancia, acompañandola con copia de la que havia recibido, solo para no embarazar el curso de su apresto: que vista por la Ciudad, volviò à recurrir à dicho Ministro, por hallar frangida la Orden de V.M. por no ser capàz el Pingue de montar 60. Cañones, ni de ir cargado conforme V.M. manda; y haviendose negado Don Jo-

seph

ſeph Patiño, con el motivo de no permitirle la Orden arbitrio en la materia, recurre à V. M. haciendo preſente, que la Ciudad de Sevilla manifieſta, que el Pingue Nueſtra Señora de Begoña, es de el porte de 60. Cañones, y que cargado de ſu cuenta, como ſi fueſſe à navegar para Indias, entre, y ſalga por la Barra de San-Lucar, para deducir con eſte examen la regla general, de que en lo venidero muden de Puerto las Flotas, y Galeones: contra lo qual expone la Ciudad de Cadiz la nulidad, de no haver ſido citada à eſte examen, ſiendo la parte, que contradice; por lo que ha juzgado de ſu obligacion executar de oficio todo lo que expreſſarà, y es, que luego, que eſte Pingue ſaliò de la Bahìa el dia 20. de Agoſto, paſsò un Diputado de la Ciudad, con dos Eſcribanos, y tres Pilotos; en un Barco à obſervarle, y lo primero que notò fuè, el que no tomò la Barra al tiempo de llegar à ella, ſi no que eſperò los dos tercios de la marèa crecida. Lo ſegundo, que en cada baxo tenia un Barco, que ſirvieſſe de aviſo à huir de cada uno. Lo tercero, que el viento, con que mareò, fuè à popa. Lo quarto, que llevaba la manga fuera del agua mas de una vara, y la ſegunda cinta mas de ocho pulgadas tambien fuera del agua, no ſiendo de eſta manera de la que ſe navega para Indias. Lo quinto, que el betumen, ò ſebo, ſe le puſo dos codos menos de lo que pide ſu cuenta. Lo ſexto, que la carga, con que entrò fue aiena, genero ſoſpechoſo para un alijo, lo que no ſucederia, ſi huvieſſe laſtrado de Artilleria, porque ſiempre conſtarian los Cañones. Lo ſeptimo, que no ſolo no puede montar los 60. Cañones, que aſſegura, ſi no es que, ſi ſe le quiſieſſe abrir andana baxa, y montarla, correſponderia debaxo del agua.

Que expreſſandoſe en la Real Orden, que eſte Pingue aya de ſer del porte, y carga; que por Reales Ordenes eſtaba mandado, ſean los que hagan el Comercio à Indias, ſe ha frangido en el todo, porque ſiendo los Pingues Extrangeros prohibidos de ir à Indias (por lo qual eſte pagò los tres ducados de extrangerìa en el viage que hizo en Galeones) mal puede hacerſe examen para una regla general en un Pingue, que es diferente en un todo, aſsi en ſu conſtruccion, como en ſus medidas, de los que ſe mandan, hagan el Comercio à Indias, con que no puede dàr regla ſu entrada, y ſalida en la Vera-Cruz à ningun otro que no ſea ſu correſpondiente.

Que tambien manda V. M. que eſte Pingue lleve efectivamente la miſma carga, para entrar, y ſalir en la Barra, que las Naos, que vàn à Indias, y que como haſta aora nadie ha cargado de arena, ni menos quien navegue con la primera cinta mas de vara fuera del agua, y con la ſegunda mas de ocho pulgadas, como conſta de teſtimonio, que de eſta manera entrò en la Barra, de aqui es, que tampoco ſe obſervò lo que V. M. manda en ſu Real Orden.

Se dilata en ponderar, que nunca eſta experiencia puede ſer regla general para las demàs Naos, y menos para las Flotas, y Galeones, que vienen de Mar en fuera, y no eligen tiempo, eſtacion, ni viento. Y la diferencia grande de ſeguridad, y bondades del Puerto de Cadiz al de San-Lucar, ſe quexa de no haver ſido citada para eſta prueba, ò examen: y pide, mande V. M. que eſte miſmo Pingue (cuyas medidas remite) entre, y ſalga por la Barra con viento contrario, marèa baxa, y ſin aguas vivas, y reconocerà V. M. la diferencia de bondad, que ſe dà entre la Bahìa, y la Barra de San-Lucar, ſiendo executores de eſte examen Miniſtros de la ſatisfaccion de V. M.

Vienen aqui diferentes teſtimonios preſentados por la Ciudad de Cadiz, para juſtificar, que el Navio Nra. Señora de Begoña, no monta 60. Cañones: que eſtaba cargado de arena: y lo demâs, que alega Cadiz en contra de lo executado por eſte Navio.

El Marquès de Thoùs, Diputado de Sevilla, remite una Informacion, que le ha embiado Don Manuel Lopez Pintado, deſeoſo de no dexar arbitrio à la malicia, para que con verdad, ni juſtificacion pueda desfigurar la pureza, con que ha executado la Real Orden de V. M. de que ha reſultado la evidente, ſegura navegacion del Puerto de Bonanza.

Eſta Informacion ſe reduce à declarar ſiete teſtigos de los ſujetos, que eſtaban en los quatro Barcos, que Pintado puſo para el Sondèo de la Barra, haver viſto un Barco longo, y una Falùa con gente de diſtincion, que iba à reconocer todo lo que executaba en ſu viage el Navio Nra. Señora de Begoña, lo que hicieron, llegando à dicho Navio, quando ya ſe hallaba ſurto en el Puerto de Bonanza.

Don Franciſco Alvarez Cuevas, nombrado por V. M. para que fueſſe embarcado en el Navio Nra. Señora de Begoña, à

à reconocer la entrada, y salida de la Barra de San-Lucar, dice executò felizmente lo que se le mandò, y remite un diario de la navegacion, y los Sondèos, que se hicieron, los que convienen con los que quedan expressados en los Autos, que ha remitido Pintado, y estàn resumidos.

NOTA. El Barco luengo, y Falùa, que dicen los testigos de la Informacion remitida por Pintado, vieron en seguimiento del Navio, son los que embiò Cadiz à este efecto, y los que han dado los testimonios, que ha presentado la misma Ciudad en contraposicion de este examen.

S. M. en consideracion de lo representado en esta experiencia por parte de los de Cadiz en contradiccion de lo executado por el Almirante Pintado, havia determinado, que para la resolucion de este punto en particular se hiciesse otra prueba con un Navio cargado, y que pescasse tanta agua, como los que vân à las Indias, y que este fuesse uno de los de S. M. para que no huviesse parcialidad.

Esto es quanto hasta oy ha ocurrido sobre esta tan importante dependencia, cuyos puntos fundamentales se reducen à quatro.

El primero, que se manden luego restituir à Sevilla los Tribunales de la Contratacion, y del Consulado, como en lo antiguo de su creacion, è instituto.

El segundo, que se suprima la Aduana de Cadiz, y quede reducida à la sola, y precissa facultad de admitir à despacho, lo que necessitasse para su consumo interior, sin que pueda en manera alguna recibir à registro Navio alguno de los Extrangeros, que llegan à comerciar por aquellas partes, pues estos deberàn desde luego entrar en Bonanza, y registrar su carga en la Aduana de Sevilla, segun, y como se observò desde su creacion, siendo ella la que solo pueda dàr los despachos assi de entrada en este Reyno, como de salida para la America, restituyendole la Tabla de Indias, como la tuvo en lo antiguo: y assimismo igualando los derechos, que se cobràren en ella, y en todas las demàs Aduanas de los Puertos; y mandando expressamente, que las gracias concedidas por Reales Ordenes, sean distributivas, y se entiendan no menos con los Naturales, que con los Extrangeros, cuya internacion 20. leguas de los Puertos, prevenida, y mandada tan prudentemente por las Leyes, se lograrà por este medio sin violencia alguna.

El

El tercero; que à los Hacendados Cosecheros se restituya el Privilegio del Tercio de Buque en las Flotas, para el embarco de sus Frutos, y como lo gozaban antes de la que saliò el año de 1720.

El quarto, y ultimo, que se considerò en la Junta como independiente, y separado de los tres antecedentes, se reduce, à que no siendo necessarios, para la Carrera de Indias Navios, que excedan de 624. toneladas, ni que passen de 50. Cañones, aunque ayan de servir de Capitanas, se mande, que los que se destinaren para el Comercio de la America, se fabriquen luego de este porte; y segun las medidas propuestas, y practicadas ya por Don Antonio de Gastañeta: y que luego, que aya los Navios competentes para las Flotas de Tierra-Firme, y Nueva-España, se carguen, y descarguen en el Puerto de Bonanza, y ayan de usar precissamente de la Canal de San-Lucar, respecto de haverse assegurado la facilidad de su navegacion con la experiencia executada de Orden del Rey por el Almirante Pintado con un Navio de 800. toneladas, y capàz de montar 60. Cañones.

REAL DECRETO,

QUE SE PUBLICÒ EN LOS Consejos, por el año passado de 1725.

DEspues que el año passado de 1717. tomè la resolucion de que los dos Tribunales de la Casa de la Contratacion à las Indias, y el del Consulado, que se hallaban situados, y establecidos en la Ciudad de Sevilla, se transladassen à la de Cadiz, por las razones, que tuve entonces por convenientes para aquella deliberacion, me representò la Ciudad de Sevilla los fundamentos, que en la creacion de estos Tribunales se havian tenido presentes, para establecerlos en ella, y para que sin la mas leve novedad, ni inconveniente se huviessen mantenido allì, el de la Contratacion por espacio de 214. años, y el del Consulado por el de 174. ponderandome las perjudiciales consequencias, que de su translacion resultarian à mis interesses, y à los del comun de mis Vassallos, inseparables de los mios: En atencion à lo qual, tuve por bien mandar, por Decreto de 16. de Julio del año passado de 1722. que se convocasse una Junta de los Ministros, que me parecieron mas informados, è inteligentes en las materias del Comercio de estos Reynos, y los de la America, para que reconociendo, examinando, y ponderando con la madurèz, y reflexion tan necessaria, las pretensiones de Sevilla, sus razones, y fundamentos, y los que por parte de la Ciudad de Cadiz se alegaban contra ellos, me consultasse en general toda la Junta, y en particular con su voto separado cada Ministro de los que la componian, lo que juzgasse por mas conveniente à mi servicio, y al bien Comun del Comercio: Y haviendolo assi executado, sin que por entonces por mi abdicacion à esta Corona, pudiesse llegar el caso de que Yo tomasse resolucion, volviò este negocio à examinarse de nuevo, con todo lo votado por la expressada Junta, y por cada uno de los Individuos, por la Magestad del Rey

mi hijo (que està en Gloria) y en su presencia, por los Ministros, que componian su Gavinete, en quatro distintas veces, que siempre se declarò à favor de las pretensiones de Sevilla: Y haviendo Yo por estas circunstancias, por los grandes, y extraordinarios accidentes acaecidos, que son tan notorios â todos, vistome precissado à reasumir la Corona, volvi à mandar, que de nuevo se examinasse esta dependencia en todas sus partes, persuadido, de que en cosa de tan grave importancia, era siempre conveniente la mayor reflexion; y despues de haverla hecho Yo mui particular sobre todo lo anterior, y sobre todo lo que ultimamente me han expuesto los varios Ministros, y mas de mi satisfaccion, à quienes he consultado: He resuelto, que los Tribunales de la Casa de la Contratacion, y Consulado se restituyan luego à la Ciudad de Sevilla, donde estuvieron, y permanecieron desde su creacion hasta el año passado de 1717. Como bien entendido, que el de la Contratacion se ha de componer de un Presidente, tres Oidores, y un Fiscal, con el mismo numero de Subalternos, ultimamente establecidos, y se dirigiràn, y governaràn en todo, segun las Leyes, y Reales disposiciones, que antes observaron, hasta el dia de su translacion: y respecto de cessar el motivo del acrecentamiento del sueldo de estos Ministros, haviendose de restituìr à Sevilla, mando, que à todos los que huvieren de componer el expressado Tribunal de la Contratacion, assi Ministros Togados, como Subalternos, se les considere en adelante un tercio menos del que oy gozan en Cadiz; de suerte, que el Presidente aya de tener 40U. reales de vellon al año: 20U. cada uno de los Oidores, y Fiscal, y â esta proporcion los demàs. Y por quanto debiendo passar à establecerse à Sevilla este Tribunal, resulta una indispensable incompatibilidad, para que los dos empleos de Presidente de la Casa, y de Intendente General de Marina puedan unirse en un mismo sujeto, debiendo, como deberà, residir en Sevilla à la cabeza de su Tribunal el Presidente de la Contratacion, y haviendo de residir en Cadiz el Intendente General de Marina, à la vista de los Arsenales, de las Oficinas, y de todo el cuerpo de la Armada, que subsiste en aquella Plaza, ademàs del inconveniente, que tengo bien considerado, ay tambien por la diversidad de sus dependencias, que son de la precissa inspeccion de cada uno de estos dos Empleos: He resuelto assimismo, que anden separados en distintos Ministros, para que pueda cada uno atender, como

convie-

conviene, al cumplimiento de lo concerniente à su manejo. El Consulado se mantendrà en dicha Ciudad de Sevilla, en la propria forma, que estuvo hasta el citado año de 1717. guardando con la mayor puntualidad su Instituto, y Ordenanzas, y conservarà los mismos Subalternos, que ha tenido, y tiene, quedando reducido el sueldo de todos los Ministros al mismo, que antes gozaban hasta el dia de su remocion de Sevilla: Que el Tercio de Cosecheros, que de tiempo immemorial hasta el año passado de 1720. se repartiò en las Flotas de Nueva-España à los Hazendados de Sevilla, Cadiz, y Puertos immediatos, se vuelva à observar, y practicar: y para su mas puntual observancia, es mi voluntad, que la distribucion de los frutos de dicho Tercio se haga por el Presidente de la Casa de la Contratacion, y el Consulado, concurriendo todos unanimes, à que se execute con la mayor equidad, y pureza, verificandose solamente en los Cosecheros Cargadores, y no en otros: Que desde aora en adelante sean unos mismos, y sin diferencia alguna los derechos, que se recaudaren en las Aduanas de Cadiz, y de Sevilla, y en todas las demàs de sus Jurisdicciones, assi de los generos proprios del Reyno, como de los que llegaren de fuera de èl; y no excediendo las gracias de las concedidas por Reales disposiciones, ayan de ser estas distributivas al Natural, y al Extrangero: Que se restablezca desde luego el uso de la Contaduria General de las Rentas de Almojarifazgo Mayor, y demàs derechos, y rentas agregadas, que se cobran en la Aduana de Sevilla, y en todas las de su Jurisdiccion, Puertos, y distritos, en aquella forma, en que se mantuvo desde su institucion hasta el año de 1715. restituyendo, y poniendo en possession de ella à Don Julian Antonio de Sylva, que es el mismo, que la exercia entonces, y el que con mayor inteligencia debe continuar à exercerla, por haverse siempre criado en aquellos manejos: no augmentandose por esta razon sueldo alguno, que grave la Real Hacienda, sino continuando el mismo que ha estado siempre assignado al Contador General de 1U300. ducados annuales, cuya satisfaccion nunca se le ha suspendido, aunque lo ha estado el exercicio de la expressada Contaduria: Que se extinga el Oficio de Escribano de Gobierno, y lo que se le ha agregado en la Aduana de Sevilla, que sirve oy Don Lamberto de la Guardia Moreno, por lo gravoso, que es à los pobres Comerciantes, y nada necessario, assistiendo à la Proprietaria con el 3. por 100. correspondiente al principal: Que à la

persona

persona, que exerce el Oficio del Marchamo por el Sello, no se le permita usar de èl à su arbitrio, ni le sea licito por ningun caso, sea el que fuere, sacarlo de la Aduana para marchamar en casa alguna particular, y acabadas las horas del despacho, se recoja, y guarde baxo de dos llaves, que han de parar en poder del Administrador, y del Contador General: Que rigorosamente se guarde, observe, y practique lo resuelto, y ordenado por la saca, y extraccion de los Azeytes, Lanas, y demàs frutos, y generos de estos Reynos, manteniendose la extraccion, y saca de ellos por los Puertos, que estàn señalados, y no por otros, y que en todos ellos se exijan los mismos derechos, sin que con motivo, ni pretexto alguno se puedan alterar, ni disminuìr por los Ministros, à cuyo cargo està la administracion de ellos: y en consequencia de esto: Mando, que los Almacenes de Azeyte, que se han fabricado en la Isla de Leon, Puerto-Real, y otros parages à la lengua del agua, contra Reales Ordenes, y providencias del Consejo, de ninguna suerte se toleren, ni consientan; y que en prosecucion de lo antecedente mandado, y dispuesto, se obligue â los dueños de dichos Almacenes, à que dentro de un corto, y determinado plazo saquen de ellos todas las vasijas, que tuvieren superficiales, y enterradas, probibiendo absolutamente el que se almacene en los Puertos, si no fueren los precissos para sus consumos: Que assimismo no se permita, ni tolere la extraccion del Oro, y Plata de estos Reynos con la contribucion del 2. por 100. teniendose desde aora en adelante por prohibida, como ya lo estaba por las Leyes de esta Corona. Y ultimamente, que lo que toca al punto separado de la Navegacion de la Canal de San-Lucar, y uso del Puerto de Bonanza, quede por aora suspenso, para resolverlo despues, y quando fuere de mi agrado. Tendràse assi entendido en el Consejo de Hacienda, para que luego expida las ordenes, y providencias correspondientes à su execucion, y cumplimiento en la parte, que le tocare. En San Ildefonso à 21. de Septiembre de 1725. A Don Francisco de Arriaza.